

***Texte de l'ouvrage PARIS CDG-1
Par Paul Andreu et Nathalie Roseau
Editions B2, 2014***

ROISSY 1

22 janvier 2014

LE TROISIEME AEROPORT

Roissy 1 est l'un des premiers édifices du vaste aéroport de Roissy-Charles de Gaulle dont les travaux de construction débutent en 1966 sous la houlette de l'établissement public autonome Aéroport de Paris (qui se décline alors au singulier), au faîte d'un Etat puissant engagé dans un grand mouvement d'aménagement du territoire de la région parisienne. Conçue par Paul Andreu qui a réuni autour de lui une jeune équipe¹, la première aérogare de Roissy est réalisée sans permis de construire, assimilée à un ouvrage d'art. Le « super aéroport » comme le dénommera la presse étrangère², séduite par la grandeur de la réalisation, est construit en un temps record (8 ans), respectant l'enveloppe fixée des coûts, que l'autorité aéroportuaire assumera quasi intégralement - l'Etat ne s'est engagé qu'à hauteur de 15% des coûts de réalisation³.

Le moment Roissy

Roissy 1 ouvre le 13 mars 1974. Le premier avion atterrissant sur la piste, est un vol transatlantique de la compagnie TWA en provenance de l'aéroport John Fitzgerald Kennedy de New York. A leur arrivée, six hôtesses, qui ont troqué veste et jupe contre tunique et pantalon, accueillent les passagers, les saluant par 6 panneaux indiquant les initiales C.D.G. et J.F.K., noms présidentiels donnés aux deux aéroports parisien et new yorkais. Quelques jours plus tôt, le 8 mars, l'aérogare a été inaugurée par Pierre Messmer⁴, premier ministre de Georges Pompidou. Evoquant l'analogie entre Roissy et le Concorde, Messmer déclare : « [Roissy exprime] l'ambition d'un pays qui a voulu puis appris à « épouser son siècle » »⁵. Sobre et minutée (une heure), la cérémonie d'inauguration réunit un millier de personnes, parmi lesquelles les membres du gouvernement (dont Olivier Guichard), les présidents des deux assemblées, les chefs d'Etat Major, des personnalités étrangères et des membres de la famille du général de Gaulle⁶. Le Président de la République, qui devait initialement inaugurer l'aéroport, n'est pas venu, exprimant le deuil national suite au crash d'un DC 10 de la compagnie Turkish Airlines, survenu quelques jours auparavant dans la forêt d'Ermenonville. Roissy s'ouvre à la fin des Trente Glorieuses, à l'aube d'une ère plus incertaine, marquée par le risque et le doute auxquels feront écho le hasard de la catastrophe et les derniers sons de l'ère gaullo-pompidolienne. Georges Pompidou décédera

¹ D'une moyenne d'âge de 36 ans, l'équipe intégrée de conception atteindra le nombre de 270 hommes de l'art et ingénieurs. Source « Un ouvrage à compte d'auteur », *Le Monde*, 8 mars 1974.

² « Superflughafen eine eigene Stadt », *Augsburger Allgemeine*, 28 février 1974.

³ 1630 milliards de Francs (anciens) seront déboursés pour la première tranche de l'aéroport (soit le prix de la seule aérogare de Francfort ou celui de la première tranche du nouvel aéroport de Dallas). « Trop se lier à l'Etat, c'était, à leur avis, se soumettre aux aléas budgétaires. Vaines inquiétudes car d'eux mêmes, les pouvoirs publics ont manifesté, dès le départ, une « discrétion » peu commune pour financer l'aéroport Charles de Gaulle. » Source « Un ouvrage à compte d'auteur », *op.cit.*

⁴ « Par l'originalité de sa conception évolutive – une seconde puis une troisième aérogares seront ouvertes plus tard et des milliers d'arbres tout autour auront poussé, - l'aéroport CDG sera le bon instrument de cette rapidité dans les transports qui est la raison d'être de l'aviation. » Extrait du discours de Pierre Messmer (source p.7 notes Nr).

⁵ « Mr Messmer fait l'amalgame entre Roissy et Concorde qui expriment la même ambition », *La Croix*, 10 et 11 mars 1974.

⁶ « La plus rigoureuse austérité aura présidé à l'inauguration officielle de l'aéroport CDG. Quel contraste avec la grande fête d'Orly il y a 13 ans » Source « Mr Messmer a inauguré l'aéroport de Charles de Gaulle », *Le Figaro*, 9-10 mars 1974.

quelques semaines après l'ouverture de l'aéroport, l'élection présidentielle portera Valéry Giscard d'Estaing au pouvoir.

En dépit de ces mouvements perceptibles, la construction de Roissy s'affirme comme un grand moment de caractère national, expression d'une avancée technologique et d'une rigueur inventive que saluent unanimement ceux qui commenteront l'œuvre édifiée – journalistes, hommes politiques de gauche comme de droite, société civile -. Dans l'enceinte de la nouvelle aérogare flambant neuve, qualifiée d'étrange, surréaliste, fantastique par les uns, de fonctionnelle, pratique, sobre par les autres, l'emphase des louanges sera moins prononcée qu'à Orly en 1961 dont l'inauguration par le Général de Gaulle avait exacerbé le discours rhétorique sur le redressement national de l'après-guerre⁷. Car le rapport à la modernité a profondément changé. Le spectateur admiratif qui, le dimanche, étrennait son automobile rutilante pour emprunter la grande allée autoroutière le menant tout droit à la mégastructure de verre d'Orly Sud, le badaud qui arpentait les larges terrasses et promenades en admirant les avions et les fastes commerciaux de la belle aérogare, s'est désormais mué en passager conscient d'un futur qu'il entend vivre pleinement. La construction de Roissy préfigure cette transition moderne qu'a encore soulignée quelques mois auparavant l'ouverture d'un autre ouvrage d'art colossal, le boulevard périphérique parisien ; elle marque aussi l'avènement d'un cycle important de refonte de l'aménagement de la région parisienne, celui d'une modernisation sans précédent du territoire de la capitale, initiée en 1964 par Paul Delouvrier et matérialisée par des opérations comme La Défense, les Halles, Maine Montparnasse et les villes nouvelles⁸. Cette modernité n'est pas encore assimilée comme peuvent l'attester les destins croisés et divergents, toujours polémiques, de ces projets et de leurs réalisations.

Roissy 1 s'inscrit dans un autre moment de transition que d'aucuns ont baptisé sous couvert d'anticipation, « le troisième aéroport » en référence à l'avènement d'une troisième génération d'aéroports, succédant à celle des aéroports monuments de l'entre-deux-guerres (dont le Bourget, LaGuardia et Tempelhof figurent des emblèmes), puis à celle des aéroports vitrines des années 60 (incarnés par Orly et Kennedy). Contemporaine de la réalisation du nouvel aéroport de Dallas, la construction de Roissy procède d'un mouvement généralisé d'extension du domaine aéroportuaire des métropoles développées, résultant à la fois de l'augmentation importante du trafic aérien – transformant l'aéroport en une superstructure des flux - et de l'expansion urbaine – nécessitant une relocalisation des plateformes d'échanges métropolitains⁹. Au cours des années jalonnant les études et la construction de l'aéroport, les augmentations de trafic ont été exponentielles ; les techniques sont en plein essor, qu'il s'agisse des aéronefs (moteurs, capacités...), de la navigation, de la mécanisation des process au sol des passagers ou des bagages. Ces mutations posent la question de la valeur des approches prédictives et prospectives, tout en se heurtant à la résistance de plus en plus forte de fractions diverses de la société, dépassées par l'irruption de la

⁷ Voir Allocution du général de Gaulle, 24 février 1961, in Charles de Gaulle, *Discours et messages, avec le renouveau, 1958-1962*, Paris, Plon, 1970, pp.283-284.

⁸ Largement publiées dans « Paris dans 20 ans », *Paris Match*, n°951 et 952, 1^{er} et 8 juillet 1967. Le Numéro 952 consacre plusieurs pages au projet de Roissy.

⁹ Lire Nathalie Roseau, *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Editions Parenthèses, 2012. Au sujet du Troisième aéroport et des résistances qu'il a suscitées, Janet Bednarek, "The 'Third' Airport: The Challenge of Building New Major Airports since 1945, An International Issue," *The International Community of Flight: A Centennial History*, Wright State University, Dayton, Ohio, 8-10 mai 2008.

supermodernité. Roissy matérialise ainsi cette vaste actualité de la transition vers une société des flux auxquelles sont confrontées de nombreuses autres grandes métropoles comme Londres, New York, Los Angeles ou Tokyo. Publié en 1971, le numéro 156 de la revue *Architecture d'Aujourd'hui*, consacrera d'ailleurs un dossier spécial sur les aéroports, publiant la liste impressionnante de la vingtaine des grands aéroports en cours de réalisation (Francfort, Berlin-Tegel, Dallas, Houston, les extensions de San Francisco, Londres, Boston)¹⁰. A New York, en parallèle du projet d'extension de l'aéroport JFK, se mène une réflexion sur le 4^{ème} aéroport, pour lequel pas moins de 5 propositions figurent dans la revue, développant des concepts radicaux qui tablent sur des augmentations de trafic considérables. Un projet développe le parti d'une piste circulaire : « Le parti est basé sur le cercle parce que la piste circulaire est génératrice de vitesse : accélération et décélération dans les courbes, envol et atterrissage dans les tangentes. » Donnant le ton du gigantesque par son nom, *l'Ocean Airport* table quant à lui sur une capacité réalisée de 80 millions de passagers en 1980 et des avions du futur immédiat d'une capacité de 1000 places. Le prototype d'aéroport sur l'eau, île ou presqu'île, mégastructure flottante, entend enfin répondre aux actes de résistance organisés de la société new-yorkaise, très préoccupée par les atteintes à l'écosystème de Jamaica Bay où a été réalisé l'aéroport d'Idlewild-JFK¹¹. Souvent abandonné du fait des vives résistances à sa réalisation, le « troisième aéroport » sera parfois réalisé, au prix de drames marquants comme à Narita, deuxième aéroport de Tokyo, construit sur des terres agricoles dont les propriétaires seront expropriés. De violentes émeutes feront 4 morts.

L'expérience de l'aéroport

Pour aborder la genèse de Roissy 1, il faut d'abord remonter en 1965, date à laquelle Aéroport de Paris sollicite une équipe de psychosociologues pour mener une enquête auprès des voyageurs et des exploitants des aéroports du Bourget et d'Orly. Commandée dans la perspective de la construction du futur aéroport, l'étude vise à l'analyse des « comportements du passager » et de ses conséquences sur la conception des structures aéroportuaires. Elle recourt à des techniques d'entretien par rêve éveillé, proche d'un examen psychanalytique¹².

L'étude dure près de 3 ans et souligne les attentes duales voire antinomiques des passagers, partagés entre une représentation élitiste et une représentation banalisée du transport aérien. « Ce n'est plus une aventure ou un luxe, c'est un moyen de transport 'banalisé', 'vulgarisé' dont la fonction est purement utilitaire. » Un autre interviewé, cadre de l'aéroport, dira : « On ne voyage plus maintenant ; on se déplace... Le voyage disparaît grâce à l'avion... » A cette schizophrénie qu'éprouve le passager nostalgique d'un privilège idéalisé et plongé dans le commun du déplacement, s'ajoute celle liée à l'excitation mêlée d'angoisse qui précède le vol. « On a l'impression de partir pour l'infini. » La transgression amène les interviewés à éprouver le sentiment de conquête, le propos étant lyrique sur l'expérience du vol à venir, « la vision de l'infini, la mer de nuages éblouissante au-dessous de soi, et surtout

¹⁰ « », *Architecture d'Aujourd'hui*, n°156, juin-juillet 1971, pp.

¹¹ *Ibid*, pp.87-

¹² Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues (CEP), « Une analyse prospective sur le comportement du passager aérien et ses conséquences sur la conception des structures aéroportuaires », in « Etude « Passager aérien 1985 » », 1968 (Source Archives Aéroports de Paris, Dossier 979).

le rayonnement du soleil ». Mais l'care n'est jamais loin et la peur de l'abîme remonte à la surface. L'aspiration à la transgression des limites ramène en même temps au sentiment de fragilité de l'homme face à l'univers. L'avion « ouvre un champ lointain » qui « replace l'homme à sa véritable dimension ... minuscule. » Les auteurs de l'étude soulignent que « l'ascension [provoque] chez les individus une explosion de sentiments contradictoires : sentiments de puissance et d'émerveillement, sentiments d'impuissance et d'anéantissement. » Tout comme le sentiment de transcendance appelle immédiatement celui de la chute, l'antagonisme des deux images du voyage aérien demeure actif, l'une – anachronique et élitiste - et l'autre – futuriste et banale - s'épaulant et se confrontant. Comme le souligne l'étude, le conflit chronique entre ces deux images s'explique par le fait que « l'état futur, parce qu'il n'est pas réalisé, ne présente pas la force de conviction de l'état antérieur que l'on a connu. »

Qu'en est-il de l'aéroport, objet premier de la réflexion en quête d'un modèle qui se démarque d'Orly. Certes Orly Sud, inaugurée quelques années auparavant, figure toujours parmi les monuments les plus populaires. La communication d'Aéroport de Paris n'a d'ailleurs pas manqué d'adresser à la presse grand public les chiffres de fréquentation qui placent l'aérogare en tête du palmarès des édifices les plus visités des français avant la Tour Eiffel et le Château de Versailles. En dépit de ce succès de fréquentation, l'autorité aéroportuaire, déjà secouée par les critiques sur le fonctionnement d'Orly (le « chaos dramatique » titre même un quotidien allemand¹³) se tourne vers un autre futur, celui du flux plutôt que du spectacle. A la figure du visiteur succède celle du passager, désormais privilégiée par Aéroport de Paris qui va limiter au maximum les visites, au point d'imaginer des 'pièges à visiteurs' destinés à les décourager (par des tarifs élevés pour les parkings, par des liaisons peu aisées entre aérogares et exclusivement réservées aux passagers, ou en prévoyant « des halls d'aérogares d'où il est difficile de voir les avions »¹⁴). Ce glissement de l'attention, du visiteur au passager, procède précisément de ces attentes complexes, en quête d'une part d'un lieu prestigieux et soucieux de chacun des individus qui le traversent, et d'autre part d'une plateforme pratique et efficace, permettant que les flux de la voie terrestre à l'espace aérien, glissent sans encombre. « Le passager n'a plus qu'un seul but, que ça aille vite... On ne doit pas perdre son temps à l'aéroport », s'exprime un agent d'exploitation interviewé. Désormais, le gain de temps, le resserrement de l'espace, la possibilité de rapprocher l'inaccessible, seront prégnants dans leur évocation du voyage aérien.

Dans cette quête impossible de la compression d'un espace-temps, l'aéroport idéal apparaît comme un lieu nécessaire de neutralisation des contingences. Citant un adolescent : « tout ce qu'il y a dans le mot aérogare ! ... Ouvrir le mot et regarder ce qu'il y a derrière, comme une porte sur un nouveau monde. [...] Les aéroports, c'est comme des salles des pas perdus [...] un trou vide [...] parce que l'on a l'esprit dans un état de pré-vide [...] quand on arrive [...] on est en train de se décharger son esprit de tout ce qu'il y avait avant. » Offrant « toutes les couleurs du pain » ou constitué de « petites pièces intimes », « les fauteuils rangés en petits cercles et non en longues rangées impersonnelles », l'aéroport doit s'affranchir de toute « référence culturelle ». Conséquence que ne manquent pas de relever les commanditaires

¹³ « Das Drama von Orly, Chaos auf dem supermodernen Traumflughafen von Paris », *Der Abend*, Berlin, 2à juillet 1961.

¹⁴ « As-tu idée de ce que le Directeur Général appelle des « pièges à visiteurs » », Note de Bernard Ruquier, 28 février 1967, Source Aéroports de Paris, boîte 4, bordereau n°43.

de l'étude : « Tous les détails de [l'] organisation [de l'aéroport] et de son fonctionnement peuvent être interprétés comme autant d'obstacles qui engendreront frustrations et revendications les plus diverses ».

L'étude conclut en opérant d'une certaine façon un transfert des représentations du vol aérien à celles tout aussi antinomiques de l'aéroport, conclusion qui fait singulièrement écho à notre expérience contemporaine, montrant que d'un certain point de vue, nous n'avons toujours pas assimilé la rupture du vol. « L'angoisse d'être coupé est le fondement de l'irritation aux attentes dans l'aéroport. Même si on en comprend la nécessité objective, on les trouve « intolérables ». Les termes « scandaleux », « absurdes », employés à propos de ces attentes « interminables », ne sont pas choisis au hasard : ils sont l'expression spontanée de ce qu'on ressent au fond de soi. » Ainsi, s'agissant de la taille de l'aéroport, il est attendu qu'il soit grand pour magnifier l'usage que l'on se fait du transport en avion. Mais alors on s'y sent très vite petit, seul, dépassé, ce qui ramène le passager à cette image affaiblie de la néantisation. Le prestige de l'aéroport est toujours recherché mais, tout comme la taille de l'aéroport, le luxe éloigne l'avion de soi et renforce le sentiment du vide : « on s'y sent étranger, perdu, il est le symbole d'un autre monde, d'un monde qui vous est refusé. » De même l'abondance de services offerts par l'aéroport ne fait que « renforcer l'avidité de tout posséder, c'est à dire, parallèlement, la dissolution des capacités individuelles. » Quant à l'organisation de l'aéroport, on la désire parfaite, mais trop bien faite, elle devient inhumaine et rappelle l'angoisse de ce qu'on affronte : le sentiment de fragilité et de dépendance par rapport à la superpuissance technique que pourtant l'on a désirée ardemment.

L'ouvrage à inventer

Les 500 pages des conclusions de l'étude constitueront le livre de chevet des auteurs de Roissy. Elles marqueront les équipes investies dans la conception du nouvel aéroport. Fraîchement arrivé à Aéroport de Paris, Paul Andreu en retient que les passagers ont avant tout besoin d'une relation sans médiation au lieu qui les accueille, et, pour accompagner l'expérience du vol, il exprimera au travers de la projection de Roissy 1, une volonté de « dépouillement », travaillant une certaine vérité de l'architecture pour exclure tous les faux-semblants¹⁵. Ni faux-plafond, ni fausse musique, mais une architecture qui se dévoile, dans la profondeur de son sol et la vérité de sa structure, imposant du même coup une exigence du détail technique car tout ce qui se voit devra être dessiné.

L'acte de création de Roissy s'inscrit dans la suite de l'expérience d'Orly et la confrontation avec Henri Vicariot, son concepteur. A l'aube de l'entrée dans le transport de masse, l'aérogare, encore ivre du succès des « dimanches à Orly », est mise en cause, la réduction des distances s'affirmant comme objectif central de l'efficacité des aérogares. L'ambition du parti de Roissy 1 vise à concentrer les éléments de l'aérogare, superposer les divers espaces fonctionnels, de manière à diminuer le plus possible les trajets des passagers entre leur voiture et l'avion et faire de cette aérogare avant tout une « machine à prendre l'avion », recourant à une métaphore corbuséenne. Nombreux d'ailleurs seront les premiers

¹⁵ « Libres propos sur le béton brut », *Aéroports de Paris Magazine*, n°32, avril 1973, p.16 (Source Archives Aéroports de paris, Boîte 57, bordereau n°1994980)

utilisateurs de Roissy qui chronométreront leur « voyage » dans l'aéroport, célébrant les quelques minutes seulement qui les séparent de l'avion¹⁶.

Du verre au béton, de la transparence à l'intériorité, du visiteur au passager, Roissy 1 montre ce que d'ordinaire on cache, et cache ce que d'ordinaire on montre. C'est en cela qu'il se démarque le plus radicalement d'Orly. Cette forme de « brutalisme expressionniste » de l'architecture, mise à nu et sans concessions, est sans doute l'une des raisons de la relation ambiguë que d'aucuns entretiennent avec le bâtiment, à la fois fascinée et critique. L'architecture de Roissy 1 déconcerte par les chocs spatiaux induits qu'elle provoque, par le rapport direct à l'intériorité du bâtiment (sa matière, ses entrailles), et par les inversions et retournements qu'elle génère : bâtiment sans façade (si ce n'est la cinquième – celle du toit –), parkings en hauteur et halls enfouis, immeuble ouvrage d'art habité. Le gros œuvre de l'aérogare sera d'ailleurs réalisé par l'entreprise Fougerolles spécialisée dans la construction d'ouvrages d'art.

Dans cette recherche d'une compacité des fonctions et d'une compression des trajets, Roissy 1 entretient un rapport précis et raisonné à la technique. Travelators, enregistrement au volant, transport automatisé des bagages, gaines techniques intégrées, contrôle sûreté... : les dispositifs mis en place dans l'aéroport, maintes fois salués et détaillés dans les articles de presse, ne sont pas les appareils dont toute réalisation dite technologique devrait s'équiper. Parfois des innovations, souvent le fruit d'un bricolage d'assemblage, d'emprunt ou de réinterprétation, ils entendent répondre à l'inévitable massification des flux à venir en la sublimant pour redonner au passager l'individualité de son voyage. Alors qu'à Orly le visiteur aéroportuaire était assimilé dans la foule des spectateurs, à Roissy, le passager aérien est considéré comme un individu pris dans le flux des voyageurs.

Pour projeter, il faut donc inventer car l'« aéroport du futur » est devant soi. Il faut pour cela prendre ses distances par rapport aux références informées ou visitées. Car déjà, l'obsolescence chronique qu'avait signalée Reyner Banham dans son essai prémonitoire « The obsolescent airport »¹⁷, frappe ces installations. Dès leur réalisation, les aéroports flamboyants souffrent de dysfonctionnements d'usages, de process, le futur projeté étant relégué à l'antériorité. Mais alors, comment projeter le futur sans modèles ? Comment imaginer l'avenir sans certitudes ? La recherche de l'architecture à venir s'accorde avec l'idée selon laquelle le passage dans l'aéroport est avant tout une expérience de ce qui va advenir dans les airs. Pas d'agora ni de lieu festif, pas de célébration ni d'évocation mémorielle, le séjour dans l'aéroport sera un voyage préalable au voyage, Andreu recourant à l'analogie cinématographique pour comparer son bâtiment en gestation à « un série de séquences imposées et enchaînées »¹⁸.

Dans un dialogue avec Marc Augé, que la revue *artpress* avait conduit et retranscrit en 1996, Paul Andreu était revenu sur ce moment de la conception de Roissy 1, apportant un contrepoint à la notion de non lieu, défendue par Augé, que l'on peut entendre selon des perspectives très contrastées : est-ce la négation du lieu ou est-ce un ailleurs au sens grec

¹⁶ Ref Article Presse

¹⁷ Reyner Banham, « The Obsolescent Airport », *Architectural Review*, n°132, octobre 1962, pp.250-260. Article qui analysait de manière prémonitoire l'obsolescence chronique des aéroports en construction de Londres et New York.

¹⁸ « Les Grands Aéroports – Prévisions et réalisations », Conférence à l'Académie d'Architecture par Paul Andreu, Architecte en Chef, 5 janvier 1978, Sources Archives Aéroports de Paris, p.32.

d'un *u-topos*, d'une utopie projetée¹⁹ ? Selon Andreu, l'espace indifférencié ne constituait en aucune façon une fatalité, bien au contraire, l'aéroport était pour lui l'occasion de créer des lieux qui permettent « de se découvrir et d'exister avec plus d'intensité. ». Il faisait ici référence à l'étude d'analyse des comportements des passagers.

« Au moment de la conception de Roissy¹, nous avons voulu mieux connaître la psychologie de ceux qui s'apprêtent à prendre l'avion. Une série d'entretiens non directifs a fait ressortir les thèmes du dépassement et de la crainte. Nombreux sont ceux qui ont l'impression d'outrepasser leurs limites et qui appréhendent le châtement. Ils se sentent dépersonnalisés, ils flottent sur un nuage. Ils ne lisent pas la signalisation. J'ai voulu des aéroports où il n'y ait pas d'annonces, ni de musique d'ambiance. J'ai voulu éviter toute allusion au marketing des grands magasins. Le voyageur devrait pouvoir se retrouver lui-même. [...] Tous ces voyageurs ont en commun de partager une même architecture²⁰. »

Les modalités de conception du bâtiment suivront elles-mêmes une voie spécifique. Pour réaliser Roissy 1, Paul Andreu s'entoure d'une équipe jeune, apparemment inexpérimentée dans le domaine aéroportuaire, et surtout très variée : des architectes, des ingénieurs mais aussi des personnes appartenant à d'autres mondes. Dès la genèse du bâtiment, toutes les semaines pendant 2 ans, se réunit un groupe de travail, il est composé de : Olivier Katian (?), Bernard Patarin sociologue, Rudi Volti sculpteur, Neuschwander (?) de Publicis, venu avec Volti par Fontanarosa, Fillacier coloriste, C. Defrance (?) et Joseph Motte décorateurs. Puis se joindront au groupe Bernard Parmeggiani, du service de recherche de l'ORTF et concepteur de la pluie électronique qui formera la nouvelle annonce de Roissy, et Adrian Frutiger, graphiste et auteur de la signalétique noire sur fond jaune qui deviendra une police de caractères référencée. Pendant tout le temps que dureront ces collaborations très étroites et régulières, reviendra de façon récurrente la question de l'essence du bâtiment : qu'est ce qui est essentiel ? Quel est le sens de ce que nous faisons ?

La conception très intégrée du projet qui se prolongera sur plusieurs années, est à mettre en regard de la relative intimité et tranquillité du processus de conception du bâtiment, qui est resté discret et non officiel pendant un moment, l'autorité aéroportuaire n'intervenant que très peu dans le processus de conception ; L'ouvrage caché pouvait évoluer, à condition qu'il n'y ait ni dépassement de budget, ni retard, ce qui fut effectivement le cas. L'autonomie de la création a certainement renforcé la cohésion des groupes de travail, qui se devaient d'assumer la pleine responsabilité de l'œuvre qu'ils projetaient. Si elles étaient permanentes, les ambitions étaient mesurées, comme en témoigne Paul Andreu 40 ans après l'ouverture de Roissy 1 : « J'ai résisté aux idées irréalistes qui ne manquaient pas et même à celles qui, réalisables plus tard, ne l'étaient pas dans le contexte économique et technique²¹. »

¹⁹ Voir deuxième édition de *Non-lieux*.

²⁰ « Entre non-lieu et lieu », Dialogue entre Marc Augé et Paul Andreu, Propos recueillis par Michel Ellenberger, *art press*, n216, septembre 1996, p.68.

²¹ Ref ?

1967_ LA GENESE_

Nb, les questions ci-dessous tentent d’embrasser la période de conception et de réalisation. Elles sont volontiers nombreuses pour élargir le spectre des sujets, mais pourront être resserrées, réunies, de même qu’elles pourront être modifiées dans leurs termes pour être plus pertinentes, ou supprimées pour partie, ou encore s’augmenter de nouvelles questions... Pour ce qui est de la mise en forme dans le livre sous la forme de questions/réponses, il me semble qu’il faut y songer dès maintenant, pour pouvoir facilement passer à un texte-entretien publiable. A ta disposition bien évidemment pour en parler.

La difficulté que j’ai à parler de Roissy 1 est très grande. La vaincre m’a toujours semblé trahir une vérité profonde, toute personnelle, qui m’échappe. Rien de caché pourtant dans l’histoire de l’ouvrage, de sa conception à sa construction, de son utilisation depuis ce jour de 1974 où elle a été mise en service. Elle a été souvent compliquée, difficile, mais ouverte. Alors quoi ? Je pense souvent qu’il y a là quelque chose du mystère de la naissance, de l’inconnu de l’origine qui se révèle et croît toujours plus avec la distance des années. A tout moment Roissy 1 change pour moi dans la lumière de ce que j’ai fait depuis, de ce que je suis en train de faire. Je l’ai tant ressenti qu’il m’est devenu impossible de me draper, comme j’ai souvent tenté de le faire, dans le manteau de l’objectivité. Les faits, des documents en conservent l’essentiel. Ils sont plus précis que mes souvenirs. Mes pensées d’alors, mes désirs, je n’ai pas cessé de les redessiner. Ils font partie de mon existence et, à cause de cela, ils sont à la fois fondamentaux et impénétrables. C’est sans doute parce que je suis, plus que tous les autres de ceux qui y ont travaillé, l’ « auteur » de cet ouvrage. L’auteur, c’est-à-dire, par une inversion fondamentale, plus encore que celui qui l’a conçu, celui qui prend naissance en lui et par lui et qui dès lors, cherche ses mots, n’en trouve aucun adéquat à rendre compte de ce mystère, aucun assez précis pour l’interroger, aucun surtout, final, qui, le révélant, le dissipe. L’auteur d’ailleurs pourrait se reconnaître à cela, à cet embarras de se sentir privé de parole et d’avoir à s’en remettre à un commentaire perpétuellement changeant avec le présent, à une découverte permanente, jamais achevée, de son œuvre, c’est-à-dire de lui-même. Pour l’auteur, s’il y parvenait, l’objectivité serait la trahison de son œuvre puisque, pour lui, elle n’est que d’être subjective.

1_ La rupture

Avant Roissy 1 : quatre années de formation.

Au cours de ma deuxième année à l’Ecole Polytechnique, j’ai décidé à la fois de poursuivre des études d’ingénieur à l’Ecole des ponts et chaussées – c’était une voie normale qui m’amènerait à entrer comme fonctionnaire dans le Corps des Ponts et Chaussées - et d’entreprendre des études d’architecture à l’Ecole des beaux-arts, ce qui relevait d’un choix inattendu, beaucoup plus personnel que l’autre, à vrai dire délibérément déviant. D’un côté le raisonnable, de l’autre un désir confus. J’ignorais où ces décisions me mèneraient mais cela n’avait pas de raison de m’inquiéter. C’était seulement très prenant et souvent difficile

à concilier dans un emploi du temps raisonnable. La vraie question s'est posée quand, à l'issue de l'Ecole des Ponts et Chaussées, j'ai dû trouver un premier poste dans l'administration qui me permette de finir mes études aux Beaux-arts. Il me faudrait pour cela trouver un poste à Paris et y rester plusieurs années, toutes choses qui étaient alors contraires au déroulement normal de la carrière d'un ingénieur du corps des Ponts. J'avais fait un stage d'été à L'Aéroport de Paris. Il s'y trouvait, associés à l'origine pour la conception et la construction de l'aéroport d'Orly, un grand nombre d'ingénieurs du corps des ponts et un département d'architecture que dirigeait Henri Vicariot, ingénieur et architecte, auteur de l'aérogare d'Orly-Sud. Je demandai s'il y aurait là un poste pour moi. Les circonstances ont fait que oui. J'ai été détaché à Aéroports de Paris au mois d'octobre 1963. Je pensais n'y rester que quelques années, le temps d'achever mes études aux Beaux-Arts, pas beaucoup plus. Mes prévisions étaient bien imprécises, je n'en suis parti qu'en novembre 2003. Pendant un an j'ai été l'adjoint de Vicariot mais sans fonctions vraiment précises. Ce n'est pas lui qui avait souhaité ma présence, je dérangeais plutôt son organisation. On me nomma ensuite à la tête du département des Travaux neufs. J'y ai dirigé les travaux d'ouvrages très variés, des bâtiments bien sûr, dont certains très spécialisés, modifications de l'aérogare d'Orly pour recevoir les premiers avions de grande capacité, hangars d'entretien, tour de contrôle, mais plus encore des ouvrages d'infrastructure, pistes, routes, ponts, etc. Présent aux réunions de direction, je suivais le développement des études du nouvel aéroport de Roissy et celles, concomitantes, d'une nouvelle aérogare à Orly. Quand j'en ai eu fini avec l'école des beaux-arts, j'ai demandé à participer à ces nouveaux projets. Après un certain nombre de vicissitudes, que j'ai un peu racontées ailleurs, j'ai été chargé en 1967 d'une première étude sur Roissy 1, puis, progressivement, de son étude complète et de celle de tous les bâtiments de l'aéroport. En 1974, Roissy 1 a été mis en service avec la première phase de l'aéroport.

Qui j'étais en 1967 ? Par mes diplômes, un ingénieur et un architecte. Je comprenais bien et je respectais le travail des autres ingénieurs, je m'étais frotté à la réalité parfois rugueuse des travaux, j'aimais les chantiers et tous ceux qui y travaillent, la construction et la conception me passionnaient, elles étaient pour moi inséparables. Mais, plus que tout, au prise avec un doute qui ne m'a jamais abandonné, dans le secret de mon désir, sachant très bien qu'un diplôme n'est rien, me fiant seulement au travail, je voulais devenir architecte. Je n'aspirais pas à une responsabilité aussi écrasante que celle d'un ouvrage de la taille de Roissy 1. Je me serais contenté de tâches plus modestes. Elles m'ont été refusées. Alors il m'a semblé que je n'avais plus le choix. J'ai lancé des idées, je les ai fait approuver. On ne m'a pas arrêté. J'en ai assumé la responsabilité, oubliant chaque matin mes craintes ou mes angoisses de la nuit.

De quelle façon Roissy se démarque-t-il d'Orly ? En quoi fonctionnellement, architecturalement, symboliquement, politiquement, y-a-t-il rupture ?

Le trafic aérien symbolisait assez bien le développement économique en cette fin des années 60, les transformations sociales et culturelles qui l'accompagnaient, la mobilité, les échanges, l'ambition et la confiance dans le progrès qui en étaient les moteurs. Il croissait de 15 pour cent par an. On vivait dans l'exponentiel, sans trop penser aux limites.

Orly, comme beaucoup des aéroports du monde, était un aéroport de l'après-guerre, modernisé et re-modernisé, mais qui ne pouvait pas faire face à l'augmentation attendue du nombre des passagers et des avions. Il fallait sans attendre mettre en place une plateforme nouvelle et assurer son développement en tenant compte, dès le départ, les problèmes d'accès, de pollution sonore et d'organisation intérieure. Deux thèmes s'imposaient dans toutes les discussions, les nouveaux avions et la facilitation. Grâce aux premiers le transport aérien deviendrait vraiment un transport de masse sans rien perdre de ses qualités et de son prestige. La facilitation, quant à elle, qui devait transformer toutes les procédures au sol, l'enregistrement, les contrôles aux frontières, la livraison des bagages, la pénibilité des parcours, donnerait aux flux une fluidité nouvelle, efficace, agréable.

De l'aérogare comme lieu, personne n'en parlait vraiment. Elle serait le résultat de tous ces progrès. Ouvrage idéal du fonctionnalisme idéologique, elle n'apporterait aucun frein à l'accomplissement de sa fonction, sans défaut, mais aussi sans qualité inutile, elle existerait le moins possible. C'était vrai pour beaucoup de personnes, pour des utilisateurs autant que pour les exploitants. Je me souviens d'une conversation que j'ai eue au début de mon travail sur Roissy 1 avec Emile Aillaud. A ma grande surprise il m'a expliqué que, de toutes celles de New-York, l'aérogare la meilleure était celle que je trouvais la plus indigente, qu'il fallait surtout en faire le moins possible, que l'idéal au fond, c'était un hangar aménagé. A quelques mois de distance, avec les termes plus choisis et entre eux les pauses de son dandysme délicieux, il retrouvait les idées du maître d'ouvrage d'un grand aéroport du sud des Etats-Unis, Tampa je crois, pour qui les architectes étaient inutiles et dispendieux. Il suffisait selon lui d'ingénieurs pour faire un hangar, de décorateurs pour choisir la moquette et d'un exploitant pour se débrouiller du reste. On était loin, très loin, des ambitions et de l'orgueil des grandes gares ferroviaires du 19eme, de la poésie de Saarinen, en retrait même par rapport à Orly-Sud et au respect de Vicariot pour SOM. Entre la confiance enthousiaste dans les progrès techniques et cette résignation architecturale, quel contraste déconcertant ! Mais, je l'ai compris depuis, c'est parce que nous avons eu la charge, et parfois la solitude, du désir que nous avons été libres.

La rupture ? Oui, nous la revendiquions souvent. Mais, au fond, nous n'avions rien à fuir, rien à renier. Nous voulions simplement aller de l'avant, imaginer, créer.

2_ Les références

Comment la question des références ou des modèles s'est-elle posée ? La notion d'« architecture aéroportuaire » était-elle présente et en quoi la réflexion sur Roissy 1 s'est-elle inscrite et affranchie à la fois de cette catégorisation ?

Je crois n'avoir jamais utilisé cette notion ni l'avoir entendue utiliser autour de moi. Du moins de manière significative. Je refusais de diviser l'architecture en catégories. Je n'ai pas changé là-dessus. Diviser l'architecture c'est, comme diviser la poésie ou la musique, toujours déprécier. Il y a des bâtiments ou des constructions aéroportuaires que l'on peut classer et ranger comme on voudra. L'architecture est au-delà comme l'est toujours la poésie pour un texte. Mais il y avait des types d'aérogares, bien sûr, et une classification plus ou moins reconnue qui prenait essentiellement en compte le mode de rangement des avions et leur mode d'accès. Aérogares à « finger », à « satellites », à « people-mover », centralisée, déconcentrée... Ce que nous cherchions, un peu partout dans le monde mais

surtout aux Etats-Unis, c'était des types nouveaux – nous n'utilisons pas, comme encore aujourd'hui, le terme de concept qui s'est banalisé dans les années 80 et 90 à l'occasion de noces douteuses entre architecture et philosophie – des types adaptés à la capacité et donc aux dimensions et au nombre de portes des nouveaux avions. Mais rien de tout cela n'était vraiment satisfaisant. Très vite pour moi, une aérogare est devenue « un lieu où l'on passe de la voiture à l'avion » et puis, quelques années ensuite seulement, « le lieu de passage entre un transport terrestre et un transport aérien » quand l'évidence a fini par s'imposer de la nécessité des transports en commun pour accéder aux aéroports.

Je ne crois pas non plus que nous ayons beaucoup utilisé de terme de « modèle », au moment de la conception de Roissy 1. C'était, il me semble, un mot généralement associé à une production en série, à une reproduction adaptée. Nous ne pensions pas à cela.

Quelles étaient les références aéroportuaires regardées, visitées, informées, inspirantes ?

Pour aller apprendre, nous n'avions qu'un pays, les Etats-Unis. C'est là qu'on concevait et que l'on fabriquait les avions, c'est là que la géographie et l'économie avaient rendu nécessaire le transport aérien. C'est là qu'existaient les plus grands aéroports, les plus grandes aérogares, là encore que la réflexion était la plus libre, que se construisaient des types nouveaux. L'Europe entière et le Japon étaient à la traîne.

C'est aux Etats-Unis aussi que se trouvaient en plus grand nombre les bâtiments qui peuplaient les revues d'architecture, ceux dont parlaient des livres comme *Espace, temps, architecture* de Sigfried Giedion qui a été un de mes livres de chevet. Je me souviens d'un premier grand voyage avec Vicariot et tous les architectes qui collaboraient avec lui : New-York, Washington, Chicago, Los Angeles, San Francisco, Kansas City, Tampa, Houston, Atlanta, Boston. Je trainai toute la bande à New Haven : pas d'aéroport à voir dans cette ville universitaire mais la patinoire et les 'dormitories' de Saarinen, l'Ecole d'architecture de Rudolph. Il me semble que nous avons renouvelé ce voyage, je ne sais plus bien quand, avec les architectes qui ont travaillé pour Roissy. Mes souvenirs se mélangent un peu. C'est sans importance à mes yeux. Ces voyages ont été des pèlerinages aux sources, des parcours de formation, d'initiation, d'émerveillements et de critique. Ils ont été pour moi bien plus que la seule visite d'aérogares en service. J'en suis revenu convaincu que toutes les contraintes techniques et fonctionnelles ne devaient pas être un prétexte à des renoncements, que c'est d'elles que devait naître l'architecture et non pas de modèles convenus ou de formes gratuites. Certain aussi que dans ce moment d'expansion du trafic aérien, il fallait chercher pour les aérogares des organisations spatiales nouvelles, d'autres formes. L'aérogare de Rolfe et Golemon à Houston a été la révélation d'un espace plus complexe sans cesser d'être simple, qui dépassait l'opposition classique d'un espace des avions et d'un espace des routes. Dans ce qui cessait d'être une « aérogare », mais devenait un système plus global, ces espaces se superposaient.

Quelles étaient les œuvres architecturales regardées, discutées ?

Deux aéroports, celles de Saarinen pour la compagnie TWA à New-York et celle de Washington-Dulles étaient très discutées et leur principes souvent rejetés avec agressivité. Il est vrai que la première était, bien que récente, déjà d'une autre époque. Elle était petite, peu adaptable, impossible à agrandir. Mais à New-York, elle n'était pas la seule à présenter des défauts qui résultaient en fait de la décision prise de laisser les compagnies construire des aéroports privatives trop nombreuses et trop petites.

C'est l'architecture même qui exaspérait les passions. Beaucoup la rejetaient comme techniquement compliquée, formelle, irrationnelle. J'en défendais au contraire la clarté de fonctionnement et les qualités spatiales. Aujourd'hui encore je crois que c'est une œuvre majeure, qu'il n'y a rien d'inutile dans la beauté et l'équilibre de ses lignes. Non parce que elle fait penser à un oiseau – quelle bêtise persistante que ce recours indigent à ces prétendues 'métaphores' qui ne sont que le degré zéro de la pensée – mais parce qu'elles établissent un lien changeant entre l'intérieur et l'extérieur, tantôt retranchés l'un de l'autre et tantôt confrontés, ces variations étant liées au mouvement des passagers, au processus même du passage de la route à l'air. Les tunnels liant le corps central aux satellites, avec cette courbure qui dissimulait volontairement leur extrémité quand on s'y engageait, sont je crois une des inventions les plus belles dans sa simplicité pour évoquer le temps, l'espace et le passage. Je n'ai jamais cessé d'y réfléchir. J'éprouvais dans cette aéroport une émotion aussi intense que dans une construction cistercienne. Quand je le disais, on s'exclamait que c'était bien la preuve que ce n'était pas une œuvre moderne. Je répliquais que s'il n'y avait de modernité que dans la soumission des centres commerciaux à ne produire aucune émotion qui puisse le moins du monde détourner les usagers de leur fonction de consommateurs, la vie deviendrait vite désespérante. Et on en restait là, chacun attendant son moment.

Ce qui était critiqué dans la deuxième, c'était son principe de fonctionnement. Brillamment expliqué dans un petit film - c'était peu fréquent à l'époque- il développait une « fausse bonne idée » : puisque les avions ne cessaient de changer, il fallait les séparer des aéroports et les relier à elles par des salons mobiles. Cela s'est avéré cher et lent, au total très peu pratique et l'idée, bien que souvent ré-évoquée, n'a jamais satisfait personne. Mais que l'architecture de ce grand volume était belle. Simple et belle, constructivement saine. Elle déclenchait moins d'animosité que la première. Pour moi, elles allaient ensemble. L'une et l'autre n'ont pas cessé de m'inspirer.

Mais bien sûr j'avais bien d'autres sources d'inspiration que les aéroports. Faire la liste des architectes dont je regardais les œuvres en les aimant et en cherchant à les comprendre serait fastidieux. Celui dont j'ai le plus regardé les livres, au cours des années qui ont précédées et accompagnées Roissy 1, c'est certainement Aalto.

Roissy 1 s'est-il inscrit comme référence, du point de vue de son processus de conception, de sa réception (sociale, architecturale), en France et à l'étranger ?

C'est une question à laquelle je ne sais pas bien répondre.

Quand Roissy 1 a été mis en service, en 1974, le postmodernisme occupait l'essentiel des débats dans les revues d'architecture en France. Roissy 1 était largement étranger à ce débat très idéologique. Du coup, les revues françaises en ont peu parlé, les revues étrangères d'avantage, les unes et les autres n'abordant jamais vraiment les questions fonctionnelles ou techniques et encore moins les aspects symbolique ou poétique de l'ouvrage. Il a fallu attendre assez longtemps pour qu'on en parle. On diagnostiquerait aujourd'hui un grave défaut de communication de la part d'Aéroport de Paris et de la mienne. C'était une autre époque, je n'étais pas tout à fait libre, je parlais volontiers mais je préférais faire. J'avais commencé l'étude de Roissy 2 et celle d'un aéroport nouveau à Abu Dhabi... Cela a été une divine surprise que Tadao Ando, en 19XX, à l'occasion d'un article écrit en commun pour la revue XXX, me dise l'intérêt qu'il avait trouvé à ce grand bâtiment circulaire en béton.

Quant aux réactions du public, je les ai assez mal connues à l'époque. Elles étaient contrastées, ce qu'aujourd'hui je sais la marque de la nouveauté véritable. J'avais moins de distance à l'époque dans mes analyses, le doute me torturait plus encore qu'aujourd'hui, j'allais selon ce que j'entendais ou lisais, de la désolation d'être si mal compris à la satisfaction d'avoir donné quelque chose reconnu comme nouveau. Mais, encore une fois, je ne pensais à rien d'autre de plus nécessaire pour moi que de poursuivre et plus encore de recommencer.

3_ Conception et réalisation

Quel était le rapport à la commande ?

L'organisation d'aéroports de Paris était très spécifique. Elle l'est longtemps restée. Dans des directions dont les compétences et les noms ont évolué, elle rassemblait à la fois des moyens d'études, agence d'architecture et bureaux d'études techniques, de supervision des travaux et d'exploitation des ouvrages en service. Ces directions travaillaient toujours ensemble avec un partage des tâches qui n'était pas purement séquentiel comme l'est celui, très théorique, des lois ou décrets d'aujourd'hui - programmation, études, construction - associé à la séparation totale des prérogatives de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Cette organisation que l'établissement a fini par adopter pour se conformer aux usages courants et satisfaire l'ego de certains directeurs, n'est pas la plus efficace pour faire de la recherche et inventer. Aucune activité de recherche, quelque en soit le domaine, ne peut se satisfaire de résoudre des problèmes dans le cadre de contraintes fixées à priori de manière administrative. Si l'on veut parvenir à des solutions innovantes, il faut lier programme, projet et réalisation dans une recherche commune comportant des cycles et des révisions. C'est évidemment plus difficile et le partage des pouvoirs est moins rigide. Il faut arriver à s'entendre et à collaborer plutôt que se satisfaire de commander et d'obéir chacun à son tour.

De manière précise, à l'époque de la conception de Roissy 1, les architectes et les ingénieurs responsables des études étaient réunis au sein d'une même direction. Ils collaboraient avec la direction de l'exploitation à l'établissement du programme et avec la direction chargée des travaux pour assurer le respect du projet par les entreprises d'exécution. Je suis certain

que sans cette organisation, intégrée plutôt que divisée, reposant sur le principe accepté d'une responsabilité partagée, Roissy 1 n'aurait pas pu être conçue ni construite.

De quelle façon s'est engagé le processus de conception, face à un programme aussi vaste et inédit pour l'époque ?

Tout a commencé par une réflexion sur le traitement des avions dont, après le choc de la sortie des Boeing 747, on imaginait l'arrivée imminente : de manière générique, l'avion supersonique et l'avion de mille places. Ils auraient une longueur et une envergure de près de cent mètres, ils auraient plusieurs ponts, ils manœuvreraient avec difficulté. Les ingénieurs chargés de l'infrastructure ont imaginé une solution qui leur permettrait de stationner parallèlement aux salles d'attente - il ne serait plus nécessaire de les repousser au départ - et que, pour la plupart d'entre, ce stationnement se fassent entre deux salles d'attente parallèles – ils pourraient être ainsi desservis sur leur deux côtés, à des hauteurs différentes, par des passerelles télescopiques.

Un autre désir, unanime, après l'allongement, jugé alors considérable, d'Orly-Sud pour accueillir les B747, était de ne plus augmenter, voire de réduire, les distances de parcours des passagers.

Cela avait conduit à un schéma que nous appelions entre nous « la roue de bicyclette ». Il présentait de fait de grandes difficultés pour la circulation des passagers. Mon premier travail a été de le transformer et de lui substituer celui, équivalent pour les avions, mais beaucoup moins contraignant pour les passagers, d'un arrangement circulaire de satellites trapézoïdaux et d'aires de stationnement rectangulaires.

A partir de là, le travail sur le corps central de l'aérogare a commencé. Avec cette première question, fondamentale : quelle géométrie adopter pour ce bâtiment complexe, une géométrie simple, rectangulaire, mais qui exigerait des raccords difficiles, peu 'naturels' avec les satellites, ou bien une géométrie circulaire, réputée intrinsèquement plus difficile, mais qui était cohérente avec l'organisation des aires ? Je n'ai cherché à développer que la seconde, pour sa cohérence d'abord, c'est quelque chose qui compte toujours beaucoup pour moi, la cohérence, et au-delà, la consistance, mais aussi parce que c'était la meilleure manière d'avoir, sur deux niveaux, un linéaire d'accès suffisant pour les voitures et les autobus. Je retrouvais ainsi, en l'étendant, le principe Rolfe et Golemon à Kansas City, la superposition des espaces des voitures et des avions. Cette superposition résout de nombreux problèmes. Elle a un prix : elle rend plus difficile le cheminement des bagages. Comment assurer la fiabilité du système global des bagages, comment assurer, en particulier, des temps de livraison acceptables à l'arrivée, ce sera l'un de nos plus graves soucis, au cours des études, mais aussi pendant les premières années d'exploitation. Sauf à rendre inextricable l'organisation des sous-sols, il fallait construire les parcs à voiture en élévation, sur le corps central. Cela choquait pas mal de monde autour de moi, cela manquait de dignité, moi j'en étais ravi, l'aérogare exprimerait une vérité simple, elle est un lieu d'échange et de passage.

Ce parti circulaire de l'aérogare est semble-t-il depuis resté unique ? Pourquoi ?

Le parti circulaire, et d'une manière plus générale les partis fermés denses, n'autorisent que des transformations limitées. Ils ne permettent aucune extension. On ne peut pas non plus les construire économiquement en plusieurs phases. C'est pour cela qu'ils sont peu employés et qu'on leur préfère le plus souvent des partis ouverts, phasables ou extensibles, tous ces qualificatifs se référant à des qualités différentes qui, souvent mélangées et confondues, sont en fait un leurre, une assurance que les décideurs croient prendre mais qui s'avère à l'usage sans véritable garantie. Le problème de la croissance est très complexe. On ne peut véritablement l'aborder que dans une perspective systémique, organiciste. Ce n'était pas le cas. Ça l'est rarement aujourd'hui. Faute de véritable réflexion, l'importance du temps est négligée ou incomprise et l'illusion conserve tous ses attraits auprès des décideurs. J'ai le sentiment d'avoir beaucoup progressé dans ce domaine au cours des trente-cinq années pendant lesquelles j'ai participé, en le guidant souvent, au développement de Roissy. Avec le recul, aujourd'hui, je crois que nous ne nous sommes pas trompés en choisissant le parti de Roissy 1 quand nous l'avons choisi, pas plus que nous ne nous sommes trompés en renonçant dès l'origine à l'idée simpliste, fallacieuse, que la répétition de ce premier objet assurerait la croissance à venir, puis en concevant le principe si différent de Roissy 2 dès la fin de 1969, plus de quatre ans avant la mise en service de Roissy 1. Roissy 3, car il y aura une troisième aérogare au nord, à l'est de Roissy 1, d'une capacité comparable à celle de Roissy 2, suivra certainement un autre principe encore. J'imagine que ce nouveau principe sera une synthèse des deux précédents, établie à la lumière des expériences faites ailleurs, en Asie en particulier.

Pour en revenir au parti circulaire, fermé dense, il est vrai qu'il n'a pas eu de successeur dans le domaine des aérogares. Mais il en a peut-être trouvé un renouvellement dans le domaine ferroviaire avec les gares de Shanghai et de Pékin que Jean-Marie Duthilleul a conçues avec AREP...

A propos du vide central

Le double enroulement des routes et des aires autour du corps central nous a d'abord conduits à adopter trois niveaux de trafic au lieu des deux habituels. Un niveau dit 'de transfert', lié aux satellites par des galeries, s'intercalant entre les niveaux de départ et d'arrivée pour permettre un fonctionnement de flux et de reflux semblable à celui d'une pompe, où, l'image semblait plus flatteuse, d'un cœur.

Le vide central est apparu très tôt ensuite. D'abord, j'ai eu la certitude immédiate, topologique, que si on conservait la région du centre, les circulations s'y enchevêtreraient, toute signalisation devenant impossible. Une deuxième raison a été que de la lumière naturelle dans un grand espace vertical au centre permettrait aux passagers de se repérer plus facilement. Ce volume créé, il est devenu évident qu'il devait être le lieu des changements de niveaux. Nous avons d'abord fait un projet raisonnable avec des escalators – trois séries pour distribuer les circulations sans trop les concentrer et avoir toujours un secours en cas de panne -. Radiaux il en fallait deux pour franchir chaque niveau. C'était, m'a fait remarquer mon ancien directeur général quand je suis allé lui montrer les premières esquisses, courir le risque que les passagers, s'ils aimaient cet espace, encombrant les paliers en s'y arrêtant pour regarder ou pour photographier. Pourquoi ne pas aller droit, avec des tapis roulants à la place des escalators ? Oui, en effet, pourquoi pas ? Nous l'avons

fait. Et cet espace est devenu l'âme de l'aérogare, le lieu symbolique que nous n'avons jamais cessé d'interroger, de reprendre. Celui qui a été le plus photographié, filmé. J'aimerais dire qu'il est venu dès l'origine, dans un éclair d'inspiration superbe et romantique. Eh bien non, et tant pis pour ma gloire, c'est comme une chance qu'il est venu, une chance que nous avons comprise et saisie. Une chance qui s'est conservée plusieurs décennies, jusqu'à ce que des 'fronts de bœuf' arrivent à leur fin et enlaidissent les entrées des tapis roulants au rez-de-chaussée de méchantes cahutes d'aluminium et de verre pour pouvoir les fermer la nuit... Il y a chez certains une sorte de vengeance à mutiler. Cela semble une règle, c'est la médiocrité qui à la fin l'emporte.

Quelles ont été les règles propres au projet : construction, géométrie, fonctions et formes, rapport au béton, matériaux, couleurs, graphismes... ? Comment la dimension esthétique a-t-elle été comprise ?

J'ai pris dès l'origine une autre détermination très contraignante, celle de toujours associer les structures verticales et les gaines techniques principales. Je détestais le laisser-aller des plans de structure réguliers parsemés au petit bonheur de gaines en maçonnerie. J'ai décrété que toutes les gaines seraient « dans le béton » ce qui m'a valu les sarcasmes privés et publics de mon prédécesseur, Henri Vicariot. *C'était un dogmatisme idiot, je n'y arriverais pas, j'ignorais cette règle élémentaire de l'architecture que le cercle n'a pas d'échelle, pas plus que le carré d'ailleurs, que seul en a le rectangle et, non content de ça, j'étais assez ignorant pour penser conditionner les structures par l'ensemble disparate et toujours changeant des circulations techniques. Je n'irai pas loin avec de telles idées.* Je ne l'ai bien sûr pas écouté. Mais il n'avait pas complètement tort. Il fallait pour y parvenir maîtriser complètement l'ensemble des études techniques et déployer une énergie considérable. Faute de moyens humains et financiers, fatigué de lutter j'ai dû y renoncer plusieurs fois dans mes projets les plus récents. Si cela a été possible à Roissy 1 c'est grâce à notre organisation intégrée et au fait que Jean-Claude Albouy et Francis Clinckx, respectivement responsables des structures et des équipements, sensiblement du même âge que moi, ont partagé très activement mes idées.

En définitive, tout l'ensemble des structures, des circulations verticales et des gaines techniques de ce bâtiment de 160 mètres de diamètre se compose, dans les étages de trafic, de deux files circulaires de poteaux et, entre elles, de deux files circulaires de gaines porteuses. Dans les étages supérieurs, le parc à voiture imposait une autre structure. La transition a été assurée par un étage technique intercalé dans lequel ont été implantés de manière radiale, en cohérence avec les gaines, des caissons de traitement d'air et des locaux électriques.

J'avais aussi à l'époque une autre détestation, celle des habillages et j'ai pris cet autre décret que le béton des structures resterait partout brut et les gaines apparentes. Il n'y aurait pas plus de faux plafonds que de faux poteaux ou de fausses poutres. Nouvelles difficultés et nouveaux sarcasmes. Mais là encore je m'en suis tenu à ce que j'avais décidé, je n'ai pas dissimulé les gaines de ventilation ou les appareils d'éclairage, je les ai dessinés pour qu'on puisse les voir, en suivre le parcours comme l'on suit celui des veines sous la peau d'un bras qui n'est pas écorché mais vivant. Ce que je cherchais, ce n'était pas l'étalage des organes exhibés mais la nudité simple d'être sans vêtement, sans habillage. Parti animé de désirs semblables à ceux, expressionnistes, du « high-tech », me soumettant souvent aux mêmes

influences, je suis parvenu dans un monde assez lointain de celui qui serait le sien. Les quatre années pendant lesquelles j'avais eu, si jeune, la responsabilité de travaux importants, n'avaient pas pu faire de moi un constructeur, j'avais beaucoup d'ignorances encore dans de nombreux domaines techniques, mais elles m'avaient plongé sans ménagement dans l'univers du travail physique et de la matière, un univers que mes désirs enfantins de bricolage et mes fascinations pour les gestes des quelques artisans que j'avais pu observer assidument m'avait fait pressentir et, d'une certaine manière, espérer. Je crois que ce sont ces quatre années qui ont décidé de la manière dont je deviendrais, pendant les quarante années suivantes, architecte. Prétentieusement peut-être, je n'ai jamais voulu renoncer à rien, ni à me frotter aux pensées les plus abstraites, ni à faire des choses de mes mains. Mais j'ai toujours su aussi que mes désirs allaient au-delà de mes capacités et que je ne parviendrais jamais à cette universalité idéale dans laquelle la poésie, la science et les arts sont indissolubles. Quand je repense aujourd'hui à Roissy 1, quand, surtout, il me faut en reparler, je comprends tout cela bien mieux qu'à l'époque de mes premiers croquis maladroits. C'est parfois avec un peu de regret. Qu'il était bon d'être ignorant ! Quelle émotion c'était, quel enthousiasme, quelle frayeur, de s'armer de raison et de force pour des destinations inconnues, pour des terres promises !

L'ignorance a besoin de principes et de règles. Si elle n'y consent pas, si elle n'en établit pas à son usage, elle s'égaré dans sa liberté. Ils resteront tous, à des degrés divers, contingents et contestables, les règles plus que les principes. A l'expérience d'un projet, ils se préciseront ou perdront de leur importance. Le projet suivant en amènera d'autres. C'est ainsi que les idées progressent. Mais, pour chaque ouvrage, ce qui compte, c'est d'en maintenir, jusqu'à la fin, la consistance. S'il est important, si sa conception et sa réalisation prennent des années, cela devient une très grande contrainte pour son auteur. Celle, alors qu'il traverse des périodes de changement collectifs et personnels, de devoir rester fidèle aux principes et aux règles choisis à l'origine. Même s'il a perdu la conviction qu'ils étaient l'expression de la vérité. La consistance est à ce prix. Seule l'expérience la plus complète permet d'éviter de figer ainsi ses pensées. Ce n'était certainement pas le cas pour Roissy 1 et je me suis attaché à maintenir les principes et à réexaminer de manière permanente le respect des règles.

Dans la détermination des principes et des règles dans l'aérogare 1, la fonctionnalité a souvent été systématiquement mise en avant et souvent seule mentionnée, mais, en fait, l'esthétique et la fonctionnalité ont toujours été indissociables au cours de nos réflexions. Je crois fermement qu'une contrainte fonctionnelle qui ne se résout pas de manière esthétiquement satisfaisante est soit mal comprise soit mal exprimée, et qu'il faut en ce cas la rediscuter avec ceux qui l'ont fixée. L'obéissance passive, dont beaucoup voudraient qu'elle soit une loi générale, est pire encore dans ses effets que la désobéissance parce qu'elle prive le donneur d'ordres et celui qui les met en œuvre d'une chance de déceler puis de corriger leurs erreurs.

Il y a dans Roissy 1 une volonté très forte de modeler l'espace et les éléments de béton qui le déterminent en fonction des activités qu'ils abritent et des flux qui les traversent. Le mouvement s'exprime partout, tangentiel ou radial, rapide ou ralenti, dilué ou concentré. Les zones d'enregistrement, de contrôle, de livraison des bagages, qui sont des zones d'attente devaient avoir des hauteurs moindres que celle des halls dans lesquelles on devait pouvoir se déplacer plus vite, librement, en faisant des choix. Mais quand les flux se

concentraient selon des trajets imposés, comme lors des changements de niveaux dans l'espace central, ou bien dans les tunnels reliant les satellites au corps central, l'espace, au contraire, se réduisait. Roissy 1, se référait à l'aérogare de la TWA, mais aussi, sans que je sache vraiment comment, à la pensée gothique et, dans une confusion que je ne cherchais pas à dissiper, au mélange de celles d'architectes aussi différents que Labrouste, Mackintosh, Perret, ou Aalto.

Le béton devait rester brut. Je trouvais cela juste, - habillait-on la pierre, la dissimulait-on, pourquoi aurions dû cacher la nôtre ? - mais aussi rassurant pour les passagers que les études nous décrivaient à la fois exaltés par cette transgression tant désirée, voler, et en proie à la crainte d'en être punis comme Icare l'avait été, rassurant comme toutes les vérités simples, affirmées sans détour. C'est parce que souvent, presque toujours à vrai dire, on traitait mal le béton, sans soin, en multipliant les défauts puis en les corrigeant par de méchants enduits, qu'il devenait très laid. Mais bien des architectes l'avaient montré, il devenait beau pour peu qu'on s'en occupe - que l'on sache son occuper - et qu'on consacre à la bonne finition de ses parements et aux détails de sa mise en œuvre des sommes égales à celles qu'on était prêt à dépenser pour l'habiller.

On aurait pu me répondre que ni les Romains ni les Gothiques que j'aimais tant n'avaient respecté la pierre, qu'à l'intérieur des églises et des cathédrales, ces bâtiments pour eux si importants, ils la peignaient. Je me souvenais par ailleurs du choc scandalisé que j'avais eu au cours d'un voyage dans le sud de l'Inde, en 1963, en voyant des ouvriers peindre, repeindre m'avait-t-on expliqué, les façades sculptées des temples avec de la peinture à l'huile des tons les plus grossiers, les plus criards, dans l'indifférence la plus générale. On me disait seulement que tout ce gris était ennuyeux, que le gris était toujours triste. Je répondais en reprenant à mon compte ce que Jacques Fillacier disait, que la couleur est très souvent fragile, éphémère, que celles que nous aimons dans la nature, celles des végétaux, des animaux, liées à ce qui est vivant, à ce qui croît, s'agite ou bouge, se renouvellent sans cesse, que les plus criardes et les plus disparates deviennent belles sur un champ neutre, comme on le voit dans les étendues blanches des stations de ski où le bon goût ne règne pas en maître, que dans ce lieu de passage qu'est une aérogare, ce sont les passagers qui apportent la couleur, celle qu'ils ont choisie, en suivant la mode, qui elle-même change, ou en la contrariant, qu'ils l'apportaient avec la vie avec le mouvement, à la fin j'invoquais le Japon...bref, je ne céda pas.

Je ne céda pas mais, pas plus que la majorité des architectes dont je poursuivais les idées, je ne m'en remettais aux usages et aux inspirations culturelles du chantier. Ouvriers, contremaîtres, ingénieurs étaient tous convaincus que l'aspect du béton ne pouvait être que médiocre, qu'on repasserait après eux pour finir proprement les murs. L'entreprise chargée de la construction était une entreprise de travaux publics spécialiste des ouvrages d'art. Pour une construction qui cumulait les difficultés des bâtiments et des grands ouvrages, c'était une garantie de qualité technique. Du point de vue de l'esthétique et du souci des finitions, cela n'arrangeait rien. Profitant de ce que le responsable du chantier était un camarade d'école, j'ai demandé qu'on organise une réunion sur les finitions avec l'ensemble des contremaîtres. Je leur ai expliqué la raison de nos souhaits et de nos exigences. Je leur ai dit que dans ce bâtiment, comme dans d'autres dont je leur montrais des images, c'est le résultat de leur travail qu'on verrait, pas de celui du peintre ou du menuisier. Qu'ils pourraient en être fiers, et je crois que certains, à la fin, l'ont été.

Nous avons définis plusieurs finitions avec l'idée que le 'grain' du béton devait devenir de plus en plus fin de la périphérie, occupée par les routes, jusque à la façade de l'espace central. Nous avons dessiné les coffrages : planches brutes décalées pour les grands poteaux extérieurs ; parquet de petites lames fines pour les gaines intérieures avec des reliefs de protection sablés pour éviter la salissure due au passage.

Nous avons aussi adopté le principe de ne jamais rien attacher aux murs, de maintenir quoi qu'il arrive cette intégrité que nous avions demandée. Pas de panneaux de signalisation, d'avis ou de commandements divers, pas d'autocollants bref rien de ce qu'aime tant les utilisateurs, du plus humble au plus responsable, pour résoudre dans le désordre leurs soucis quotidiens, « répondre », comme ils le disent, « à la demande », mais aussi, et surtout sans doute, marquer leur territoire. Quelle lutte incessante ! Contre nos propres faiblesses au début, pendant les études, puis au cours du chantier, et puis encore, année après année d'exploitation, sans fin, contre l'entêtement des utilisateurs à vouloir transgresser cet « interdit ». Quelle lutte, quelle résistance usante, destructrice même pour l'auteur si elle n'est pas relayée par une autre volonté, une autre autorité ! S'il n'y a pas de transfert, si, à tous les sens de ce mot, il n'y a pas de reconnaissance.

Exemples et de règles ;

Des règles, nous en avons adoptés de nombreuses. Je ne suis pas certain de me souvenir de toutes.

Certaines concernaient les structures. Par exemple quand un voile ou un poteau rencontrait un plancher et se poursuivait au-delà, le plancher était marqué d'un joint creux autour du voile ou du poteau ; quand, au contraire, le poteau ou le voile n'allait pas au-delà, c'est eux qui étaient marqués d'un joint creux. Dans l'absolu cela permettait de « lire » le fonctionnement structurel et j'avais certainement décidé cette règle en pensant à ce que dit Panovsky de la lisibilité des voûtes gothiques à partir de la section des piliers dans son livre *Architecture gothique et pensée scholastique*. J'étais parfaitement conscient du fait que personne jamais ne regarderait le bâtiment dans ce détail. C'était avant tout une manière de rendre cohérent le travail d'équipes différentes, une assurance pour moi de ne pas m'égarer dans les innombrables décisions que j'avais à prendre.

D'autres concernaient les couleurs. Conseillé par Jacques Fillacier j'en ai beaucoup réduit le nombre. D'abord une gamme de gris – cinq tons si je me souviens bien - prolongeant de deux tons la couleur du béton vers le blanc et le noir. Elle a été utilisée pour les sols, les plafonds, soit, avec le béton, pour plus de quatre-vingt-dix pour cent des surfaces internes et externes. Puis quatre plages distinctes de couleurs vives : le jaune, le plus visible, réservé à la signalisation pour que rien ne vienne la concurrencer dans l'attention des passagers, l'orange pour les sièges, le vert pour d'autres mobiliers fonctionnels, le rouge, le violet et le bleu pour les commerces.

Le rapport au paysage, au site, à la ville qui épousait alors une ambition régionale, et dont Roissy figurait un des moteurs, a-t-il constitué un ferment important de la réflexion ?

Le terrain, immense, difficile à percevoir, c'était au départ un terrain plat, - c'est que qui le rendait si propice à la construction d'un aéroport -, couvert de terres agricoles. Très peu de constructions. Pas d'arbres, sinon, énigmatiques, deux cédres magnifiques, l'un surtout, souvenirs je crois d'un parc disparu, et aussi, banal lui, un groupe entourant une ferme. Nous avions la charge du paysage. Ce qui peut étonner malgré tout aujourd'hui c'est que personne autour de nous ne s'en souciait vraiment. La position des pistes était fixée par des conditions techniques de vol et de contrôle, de bruit. Celle des routes était plus libre. Elle a été étudiée en collaboration très étroite par les ingénieurs chargés de l'infrastructure et par les architectes. Reliés à l'autoroute existante et aux voies locales, deux réseaux de routes comportant entre eux un nombre réduit de connections. L'un pour les passagers donnerait accès aux aérogares et aux parcs de stationnement, plus tard aux terminaux de transports en commun, l'autre pour tous les trajets de service, reliant entre elles les zones fonctionnelles peu ou pas ouvertes au public. Chaque fois que le choix se présentait, c'est le réseau public qui occupait la position la plus élevée. Pour marquer son importance, déjà indiquée par ses caractéristiques, pour favoriser surtout la vue sur les repères que constituaient les bâtiments les plus hauts, l'aérogare, la tour de contrôle, le château d'eau. Ici encore nous avons voulu une grande différence avec Orly. L'abord d'Orly, c'était pour moi une réduction de l'espace à une seule de ces dimensions : comme à Versailles, un bâtiment qui grandit à l'extrémité d'une longue ligne droite. Je souhaitais un abord plus cinématique pour Roissy 1 ; un point au loin d'abord, perdu un moment, retrouvé, à nouveau caché, pour réapparaître à l'extrémité d'une courbe, tout proche, pris dans l'écheveau des voies reliant les niveaux principaux, enfoncé dans le sol, vertical. Les trois bâtiments les plus hauts étaient des constructions circulaires, c'est par leurs positions et leurs tailles relatives qu'ils constituaient un repère global. A l'extérieur, comme à l'intérieur de Roissy 1, délibérément, on parcourt physiquement et visuellement les trois dimensions de l'espace. C'est peut-être pour cela qu'il est plus facile de filmer cette aérogare que de la photographier.

Un des moteurs de l'ambition régionale, oui sans doute. Mais c'était assez peu perceptible. Parce que nous étions, comme on dit, dans la soute, nous n'en avions guère conscience. La grande affaire était de savoir quelles compagnies accepteraient leur transfert dans des installations nouvelles. Seraient-elles assez nombreuses pour justifier les investissements faits ? Connaitrions-nous le scénario catastrophe d'aéroport comme Montréal Mirabel ou Washington Dulles, que les compagnies avait refusé d'occuper. En annonçant à temps sa décision d'aller à Roissy et d'en faire très vite sa base principale, la compagnie Air France a entraîné le mouvement et assuré le démarrage de Roissy.

...

4_ Le prototype

Quelle est la part d'invention de Roissy 1?

Là encore, est-ce à l'auteur de répondre ? Il me semble aujourd'hui qu'au sein d'un groupe assez réduit de personnes ce projet a fait émerger en désordre beaucoup de désirs aux ambitions très disparates. La naïveté le disputait à l'idéologie, le pratique au poétique. Les uns relisaient Heidegger ou Novalis quand les autres s'en remettaient aux progrès à-venir de l'informatique. Il y avait ceux qui invoquaient Derrida, bien avant que soit établie la mode chez les architectes de le citer sans le comprendre, ceux moins audacieux qui s'en tenaient à Jung et aux mythes, il y avait les tenants du passeport magnétique universel qui permettrait de franchir sans s'arrêter les frontières et ceux qui reprenant les projets avortés du début du siècle voulaient réduire les distances grâce à des systèmes de transport « hectométriques ». Personnellement je me suis toujours méfié des inventeurs et des prophètes qui comptent sur d'autres pour mettre en œuvre leurs intuitions. Je me demande quel défaut génétique les prive de la faculté de douter. Mais, sans attendre d'elles qu'elles soient aussitôt utiles, j'aime les idées, toutes les idées, des plus abstraites aux plus pratiques. Nous avons beaucoup imaginé, discuté, trouvé. Renoncé aussi et, quand nous n'avons pas su le faire, commis des erreurs.

Nous avons travaillé un an à tenter d'intégrer un système de tapis roulant accéléré entre le corps central et les satellites. Heureusement sa machinerie était beaucoup trop grande. Ça nous a évité une catastrophe de fonctionnement.

Nous avons construit un système d'enregistrement au volant, inspiré du service très simple qu'offraient certains aéroports américains mais que nous avons à ce point compliqué, précisé, francisé, qu'il n'a jamais été utilisé.

En revanche nous avons réussi à résoudre de manière satisfaisante notre problème difficile de transport vertical des bagages en adaptant des équipements conçus pour d'autres usages, mais éprouvés.

Dans la construction elle-même nous avons, de la même manière, adapté plus qu'inventé, bricolé souvent. Par exemple en employant des appareils d'éclairage du commerce pour faire des signalisations lumineuses, des caillebotis métalliques pour faire les quelques faux-plafonds que nous n'avions pas pu éviter, des panneaux métalliques raidis par un bois très léger et peu cher, le balsa. Nous avons allégé l'aspect visuel des façades extérieures en utilisant des raidisseurs en verre et en les suspendant comme cela avait été fait à la Maison de la Radio. Pour les façades intérieures, le verre structurel n'existant pas encore, nous avons utilisé des raidisseurs verticaux en acier, taillés dans des profils du commerce, qui portaient les grands volumes de verre sur leur ligne médiane, en deux points seulement d'une vingtaine de centimètres de diamètre. Pour les satellites la solution est restée plus classique mais nous avons là encore, pour mieux exprimer le travail de l'acier, raillé les raidisseurs dans des profils du commerce. Jean Prouvé, visitant, en mon absence hélas, le chantier a dit que c'était « astucieux ». J'ai eu l'occasion de lui dire plus tard combien j'avais aimé cette bénédiction.

Je ne cite ces derniers exemples que parce, au-delà de notre histoire, ils sont, je crois, significatifs d'une époque inventive mais économe dans ses moyens. Je me souviens avoir été frappé, en visitant l'un après l'autre, le même jour, la piscine de Yoyogi de Tange, que je

connaissais déjà, et que j'avais pu comparer à son ancêtre, la patinoire de Yale de Saarinen, et le stade tout récent alors de Maki, par le raffinement avec le temps des pièces de structure et de menuiserie. J'aimais également ces trois ouvrages, mais l'invention était dans les premiers, plus bruts, maladroits même dans certains détails. Le dernier était parfait, les deux autres, pour moi du moins, plus émouvants.

En quoi la question de la neutralité de l'espace, du rapport au matériau, de la composition, se sont posées de manière spécifique à Roissy 1 ?

Neutre ? L'espace de Roissy 1 n'est pas neutre. Je ne crois pas qu'un espace bâti le soit jamais. La question, que je ne faisais qu'effleurer à l'époque, mais qui s'est constamment posée à moi par la suite, c'est celle de la complétude et de l'achèvement. Décider par exemple que le système des couleurs d'un bâtiment doit laisser une place, une vacance, à celles du public, ce n'est pas choisir la neutralité, mais la possibilité qu'un prolongement libre, imprévisible, complète ce système, puis faire en sorte que ce prolongement ne détruise jamais la consistance globale de l'ouvrage. Dans sa formulation la plus générale, ce n'est pas une question spécifique à l'architecture. Elle est centrale en urbanisme et dans bien d'autres domaines. Un texte littéraire doit laisser une place au lecteur, un système philosophique ou mathématique ne doit pas être une réponse totale et définitive. Dans aucun cas, la réponse n'est simple. Ceux qui prônent la liberté de faire n'importe quoi, non par amour de la liberté la plupart du temps, mais par intérêt, devraient, s'ils le peuvent, y penser autant que ceux qui veulent décider de tout.

5_ Le bâtiment d'apprentissage

Comment l'expérience de Roissy 1 a-t-elle posé la question de l'architecture pour toi ? Quel statut a Roissy 1 dans ton itinéraire d'architecte ?

Peut-on considérer que Roissy 1 détermine la suite de ton travail et de ton œuvre à venir ?

Roissy 1, évidemment, est l'origine de tout mon travail d'architecte. Ce projet m'a construit autant que je l'ai construit. Si l'on excepte une modeste maison dessinée pour mes parents, qui ne marquera pas l'histoire de l'architecture, c'est mon premier projet. J'avais 29 ans quand j'ai commencé à y travailler, 35 le jour de son inauguration. A aucun moment il ne m'a échappé que c'était une situation peu courante, qui aurait dû me paralyser de peur et, de

fait, j'ai beaucoup eu à lutter contre la panique et l'angoisse. Mais je n'étais pas seul. Bachelez, mon directeur et mon ami, ne m'a jamais ménagé son appui. Avec Ailleret, Albouy et Clinckx, mes collègues ingénieurs en chef, nous avons, quelques soient les difficultés rencontrées, toujours travaillé en équipe. J'avais autour de moi un groupe d'architectes compétents et fidèles, Prangé, Prestat, Renucci, XXX, pour ne citer que les principaux, des architectes d'intérieur, Motte, surtout. De chacun d'eux, de tous les ingénieurs aussi, j'ai appris quelque chose. Fruttiger m'a initié à la culture profonde du graphisme, Fillacier au monde de la couleur. J'ai beaucoup posé de questions, beaucoup écouté, travaillé sans cesse, hésité et douté en secret, puis décidé quand j'avais à le faire et maintenu obstinément mes décisions. Et puis, c'est toujours quelque chose d'inattendu, qu'on découvre et dont on s'étonne, j'ai fait l'expérience du courage. Désir, mais plus encore, courage, ce sont des mots que je n'aurais pas utilisés il y a trente ans. Aujourd'hui je crois qu'ils disent l'essentiel.

Après Roissy 1 et bien que j'ai déjà alors commencé à travailler sur Roissy 2, j'ai dû affronter la masse de ce que j'avais fait. Que pouvait-il y avoir après elle ? Une sorte de répétition, d'exploitation, certainement pas. Alors quoi ? Reprendre l'attitude du commencement, aller par le travail à la recherche du désir, trouver dans l'ouvrage une qualité secrète, produite à mon insu, mineure peut-être dans son contexte, mais assez importante pour pouvoir être développée et devenir la qualité marquante qu'explorerait le nouveau projet. Il me semble, et je ne crois pas qu'il y ait là une très grande originalité, que mon travail d'architecte a progressé ainsi, de projet en projets, avec des rebondissements logiques mais imprévus, clairvoyants. Dans ce mouvement, j'ai eu à certains moments, le sentiment agréable, mais fébrile, de me retrouver « comme à Roissy 1 ». Quand j'ai dessiné le module F de l'aérogare 2, par exemple mais, plus profondément encore, et souvent, tout au long de la conception et de la construction de l'Opéra de Pékin. Chaque fois j'ai traversé ces moments comme des renaissances.

Le prototype est resté sans descendance, incomparable et sans équivalent. Pourquoi est-il resté orphelin, alors que l'architecture aéroportuaire a souvent été répétée ?

Oui, en effet Roissy 1 n'a pas de descendance. Si l'on traçait un jour l'arbre d'évolution des aéroports, on constaterait que c'est une branche entière qui s'est éteinte, celle dans laquelle se trouve aussi Tampa et Houston, comme s'est éteinte aussi celle, concomitante, des aéroports décentralisés, Kansas City, Dallas Fort Worth et Berlin Tegel.

Pourquoi ? Sans doute à cause de la volonté, la nécessité, commerciale et économique, d'augmenter la capacité des aéroports. Le concept décentralisé avait la naïveté, très répandue à l'époque, absurde, de prétendre qu'une prolifération d'unités simples peut créer un tout organique. Les concepts centralisés rayonnants posent, à priori, des problèmes de croissance, ils grandissent très mal. Les systèmes basés sur des trames rectangulaires l'ont en général emporté. Ils ne sont pas toujours plus simples à utiliser, ni plus efficaces pour la gestion de l'espace, mais leur familiarité les rend plus rassurants. Ils permettent aussi de dissocier plus facilement concepts et formes architecturales, de diviser la conception en deux étapes. Le concept peut être décidé par ceux, ingénieurs ou autres, qui sont

responsables de l'organisation fonctionnelle de l'espace. Les architectes définissent ensuite les formes et les ambiances, les finitions. Je déteste personnellement cette division qui limite la création architecturale et incite au formalisme, mais force est de reconnaître qu'en général, dans un monde où le temps d'étude est rare et la communication essentielle, elle arrange tout le monde.

Quoi qu'il en soit, c'est je crois une loi commune d'évolution des objets techniques et des constructions, qu'après des périodes fécondes en nouveaux concepts, un ou deux d'entre eux, dominants, étouffent les autres. La période qui suit est celle des variantes, des perfectionnements, souvent aussi du formalisme. La construction des tours de bureaux en est un exemple frappant avec cette débauche de constructions qui gigotent autour de leur noyau central comme des insectes épinglés.

Le bâtiment a-t-il évolué dans sa conception et de quelle façon ?

En dehors d'évolutions programmatiques ou constructives, habituelles, inévitables, dans les projets de cette taille, il y a eu celles dues aux nombreux changements, techniques et commerciaux, dans le trafic aérien, et celles résultant de la mise au point de toutes les solutions nouvelles que nous avons adoptés.

Ni les avions de très grande capacité, ni les grands supersoniques n'ont vu le jour aussi vite qu'on le pensait en 1966, ni d'ailleurs au cours des trente-cinq années qui ont suivi. Dès 1968, nous avons montré que les aires et les satellites pouvaient recevoir dans des conditions efficaces et rentables les avions aux caractéristiques moins exigeantes. La fluidité du trajet des avions a été abandonnée, sans bouleversement notable.

La fluidité du trajet des passagers a subi une atteinte beaucoup plus significative. Avant même la mise en service de Roissy 1 **Quelques mois ??** les premières installations de sécurité ont été décidées dans les aéroports. Elles allaient à l'encontre de tout ce qui avait été recherché pour rendre le trajet des passagers plus libre, plus insouciant et agréable. Avec un optimisme que je ne parvenais pas à étouffer, j'ai longtemps pensé qu'il s'agissait de dispositions temporaires. Elles n'ont pas cessé de s'amplifier depuis sans qu'il soit possible de bien les intégrer, sans qu'apparaisse le moindre espoir qu'elles disparaissent.

Avant la rénovation

Il est étrange de se souvenir encore, après tant d'années, des désirs et des pensées que l'on a eues, des raisons que l'on s'est données pour décider. Quelle intérêt ont-elles et pour qui ? L'ouvrage est là. Des justifications ? Qui en demande ? Elles seraient dérisoires ! N'aurait d'importance qu'une analyse critique des intentions et du résultat au regard de ce qui s'est passé ensuite et, surtout, de la situation actuelle. De 1974 à 1998 – plus d'un quart de siècle

– j’ai été, moi son auteur, le gardien, le conservateur, de ce bâtiment, cherchant toujours comment l’adapter sans le perdre, harcelé d’une foule de demandes, certaines indispensables, beaucoup d’autres sans réel fondement, usé par cette résistance incessante qu’au fil du temps ne relayait plus autour de moi qu’un groupe toujours plus réduit de collaborateurs. Que de fois je me suis dit que je devais abandonner cette tâche qui ne déclenchait que de l’animosité autour de moi, qui consommait des forces que j’aurais aimé consacrer à d’avantage de recherches et de créations nouvelles, qui me confrontait à l’incompréhension et parfois au mépris de ceux qui utilisaient et géraient le bâtiment avec le sentiment qu’ils n’en étaient pas les responsables éphémères au nom de la collectivité mais les propriétaires. J’ai souhaité un moment que ce bâtiment soit classé ou du moins inscrit à l’inventaire, que la collectivité exprime par là son avis et sa détermination face aux exploitants, qu’elle me soulage de mon fardeau. Sans que j’intervienne, la possibilité en avait été évoquée. Mais à la fin ce « pourquoi ne pas... ? » est allé aussitôt en rejoindre d’autres, innombrables.

L'AEROPORT EVENEMENT

Conçu en cercle restreint, peu médiatisé en amont, Roissy 1 va bénéficier à son ouverture d'une réception mondiale, contrastant avec cette relative indifférence dont les concepteurs jouissaient pendant sa gestation. La presse grand public reçoit l'ouvrage de façon élogieuse, comme un grand équipement public d'abord mais aussi et surtout comme une « grande machine architecturale », qu'elle associe à « un « musée-cité culturelle » comme Beaubourg, ou [...] un vaisseau de béton comme le nouveau Parc des Princes. [Avec l'aéroport CDG, il s'agit de] trois réalisations majeures qui témoignent d'un nouveau style architectural ayant l'ambition d'être en avance sur son temps²². »

Monumentalités de la technique

Le ton et les propos des nombreux articles de presse qui vont précéder ou suivre la journée de l'inauguration de l'aéroport, témoignent de cet accueil fort positif réservé à Roissy 1. La presse internationale est également prolifique, qualifiant Roissy de « Superflughafen », les allemands n'ayant pas peur des superlatifs - « Kolossal », « Gigantische », « Monster »²³ -, évoquant le « Space age » pour les britanniques²⁴ ou la science-fiction pour les espagnols et les italiens, ces derniers comparant Roissy à leurs références bien connues des « pilastri giganti », ou du « colosseo dei aeroporti », et « culturalisant » Roissy 1 en évoquant des dimensions bien nationales : « Manca Monsieur Hulot nella « cattedrale » di Roissy »²⁵.

Ce qui frappe les observateurs, c'est d'abord la nouvelle expérience sensitive du voyage que procure Roissy : « Dès l'échangeur, la différence saute aux yeux. Le cube de verre d'Orly cède la place à la pile d'anneaux de béton de Roissy : la ligne droite à la spirale [...] Pas de perspective à la Versailles, mais un enchaînement dynamique d'images [...] et à nouveau, île entourée de petits trapèzes constellés d'avions : l'aérogare²⁶. » La fluidité des parcours, en voiture, à pied, en avion, dans l'entrelacement des courbes et dans le dédale des halls et des tunnels, conduit maints commentateurs à comparer le séjour dans l'aéroport à un voyage : « Bon voyage ! En dix minutes, l'aéroport Charles de Gaulle vous aura avalé, digéré et ... expulsé en douceur en direction de votre avion²⁷. » L'échelle du bâtiment suscite l'étonnement car dans son unicité, il paraît à la fois hors norme et à la portée de l'homme, comme l'exprime le journal *La Croix* : « Ainsi s'établit, depuis l'entrée, une graduation entre l'affairement, le délire, la réflexion et le repos. A cet univers intérieur, à la taille de l'homme,

²² « Une machine à voyages », *Le Monde*, 8 mars 1974.

²³ « Flughafen der Superlative », *Rheinische Post*, Düsseldorf, 1^{er} mars 1974 ; « Ein Gigantischer Flughafen für die Zukunft », *Schwäbische Zeitung*, Leutkirch, 8 mars 1974 ; « Der Koloss aus dem Jahr 2000 », *Abendpost Frankfurter Nachtausgabe*, Frankfurt, 18 mars 1974.

²⁴ « Roissy-en-France, Earth-bound snags for a space-age airport », *Financial Times*, 8 mars 1974.

²⁵ « La fantascienza è relatà al nuovo aeroporto di Parigi », *Il Sole*, Milano, 29 Janvier 1974 ; « Il Colosseo degli aeroporti », *La Stampa*, 12 février 1974 ; « Manca Monsieur Hulot nella 'cattedrale' di Roissy », *Tempo*, 22 mars 1974.

²⁶ Renaud Vincent et Charles Chaki, « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 12 février 1974.

²⁷ « A Roissy-en-France, un aéroport nommé Charles-de-Gaulle, Guide du voyageur », *Le Figaro*, 7 mars 1974.

correspond une architecture grandiose, à l'image des forteresses que sont les avions géants, et de leur maniabilité²⁸. »

En même temps qu'ils expriment une forme de scepticisme, nombre d'observateurs français et étrangers seront fascinés par les nouvelles pratiques techniques auxquelles invite l'ouvrage. Enregistrement au volant, « formule [qui] risque d'être victime de son succès²⁹ » ; Contrôle de sécurité qui s'apparente à une science-fiction réalisée : « On passe sous une forme d'arceau métallique : grâce à un champ électrique, une sonnerie stridente détecte tous les objets suspects. Trop finement réglée, elle peut s'alarmer au moindre trousseau de clés³⁰. » L'ordinateur est partout présent : « Travaillant dans l'ombre, [les automatismes] constituent l'un des rouages essentiels pour le bon fonctionnement de l'aéroport³¹. » Ils activent les dispositifs de déplacement dans l'aéroport, depuis les travelators et élévateurs jusqu'au système fascinant de tracteurs autopropulsés et autoguidés, sortes de trains fantômes programmés qui véhiculent les bagages sur la plateforme. Ils gouvernent le fonctionnement du site, à l'instar des calculateurs qui pilotent le système Capex de navigation aérienne, ou le central téléphonique de la plateforme. Toujours présente, la technique n'en est pas pour autant spectacularisée, démonstrative, dispendieuse. Comme le rappelle Paul Andreu : « les passagers n'assisteront pas au déjeuner du dieu ordinateur. Il faut démystifier l'univers technique. Si on pouvait faire comprendre d'une manière didactique comment une aérogare fonctionne, on le ferait³². »

Ces nouvelles perceptions esthétiques bousculent ceux qui recherchaient les attributs habituels d'une architecture classique. « Construction inquiétante, géniale et kafkaïenne, monstrueusement belle et à laquelle il faudra s'habituer pour en être digne. » C'est en ces termes que *Le Figaro* qualifie l'ouvrage dont « la sobriété et l'efficacité l'emportent de loin. Ce ne sont jamais des vertus qui éclaboussent au premier regard. Elles ne s'imposent finalement qu'à l'usage³³. » Ici, la nature même de l'ouvrage forme son architecture, redoublant son audace. « Car, en refusant toute sophistication, elle ne triche pas. A force d'affirmer sa brutalité, elle la fait oublier. Et bien des réalisations considérées jusque là comme prestigieuses paraissent tout à coup bien fades en regard de l'audace qui se déploie ici. Paris rêvait d'un monument moderne digne des plus illustres. Il peut rêver en paix³⁴. » C'est aussi en ces termes que le journal *Le Monde* qualifie Roissy 1, lui associant au terme de « machine » celui de « beauté ». « L'édifice « montre » son « travail » comme un spectacle architectural. [...] Ce sobre décor n'est pas là que pour embellir : il a une fonction secondaire : modifier dans l'appétit des voyageurs la signification même de l'aérogare. C'est un « monument » de la technologie de pointe, il se visite, mais, pour le voyageur, n'est-il pas toujours perçu comme un espace exceptionnel, exaltant ou angoissant ?³⁵ »

Événements spatiaux

²⁸ « Un 'monument' qui marquera une époque », *La Croix*, 9 mars 1974, p.68.

²⁹ « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *op.cit.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 13 février 1974.

³² *Ibid.*

³³ *Le Figaro*, « Roissy-en-France : Monsieur Pierre Messmer a inauguré l'aéroport Charles-de-Gaulle », 9-10 mars 1974, *op.cit.*

³⁴ « Un 'monument' qui marquera une époque », *op.cit.*

³⁵ « Une machine à voyages », *op.cit.*

(Andrault-Parat, Soulages, Ando, Tange)

Cette question de la monumentalité sera au cœur de la discussion architecturale qui porte sur Roissy 1, plus a posteriori qu'a priori, le terme de monument ayant été très peu évoqué et discuté lors de la conception de Roissy 1. Sans doute parce qu'elle fait aussi écho à l'héritage en construction des grands ensembles et des mégaopérations que le gouvernement de Giscard D'Estaing a décidé de ralentir voire d'interrompre pour certaines. La transition n'est pas seulement contextuelle, elle affecte la sphère architecturale, le modernisme faisant place au post-modernisme. « Manifeste » provocant, Roissy 1 fait figure d'ouvrage encombrant, perturbant les catégories en cours auxquelles se réfèrent les auteurs et les critiques. Ni miesien (la forme ne suit pas la fonction), ni jencksien (il n'est pas l'expression d'une architecture parlante), la signification de Roissy 1 trouble parce qu'elle procède d'une construction qui s'est fondée à partir de et pour la technique. Ni alibi, ni spectacle, la technique fait ici partie intégrante de la rationalité du bâtiment. Si elle n'a pas constitué une raison d'être du bâtiment, cette idée de la monumentalité a émergé comme révélateur, au cours de sa gestation, et parce-que précisément le programme de l'aéroport l'éclairait de nouvelles significations. Elle apparaît ainsi énoncée par Paul Andreu dans une « note concernant le parti de Roissy 1 » qui évoquait l'échelle du bâtiment :

« Il résulte [du parti de l'aérogare] que si tout a été fait pour que les volumes intérieurs de l'aérogare soient à échelle humaine, les volumes extérieurs sont au contraire à l'échelle des ouvrages d'art. [...] L'existence et l'affirmation de cette échelle inhabituelle sont pour beaucoup de nos visiteurs, la raison qui leur fait juger l'aérogare « monumentale ». Elle l'est, et ceci ne peut être une critique si l'on dit aussi qu'un échangeur routier, un silo, des barrages sont des ouvrages monumentaux, c'est à dire d'une échelle qui n'est pas l'échelle humaine. Elle ne l'est pas si l'on considère le sens premier de monumental : monumental, cela veut dire qui fixe le souvenir, fige le temps, se retranche de la quotidienneté : tout ceci, l'aérogare n°1 ne le fait d'aucune manière³⁶. »

Une visite de chantier associant plusieurs architectes en vue, aura lieu à la fin de l'année 1971, à l'initiative du président d'Aéroport de Paris André Decelle qui n'en prévient pas le principal intéressé, son architecte. Decelle cherche visiblement à se faire une idée du curieux édifice qui se construit et dont il pressent qu'il devra assumer, en plus de son fonctionnement, l'architecture radicale. Parmi les invités à cette visite, Marcel Lods et Marcel Roux-Spitz formulent un avis écrit³⁷.

Roux-Spitz évoque un ouvrage « technicien » (citation ?) dont il salue la qualité des volumes et de la modénature. Proposant un schéma alternatif de fonctionnement - que le directeur général, Jacques Block, commentera de manière lapidaire : « c'est évident que Mr Roux n'a jamais eu l'occasion de beaucoup réfléchir au problème des aéroports. » -, l'architecte aspire à ce que le bâtiment soit aussi « un travail de poète, d'architecte et peut-être d'homme politique ». Il suggère alors que le bâtiment soit « complété par les ajouts habituels d'une grande architecture : peinture, tapisserie, et surtout sculpture au réduisant à un minimum décent ce qu'il est convenu d'appeler décoration. »

³⁶ Paul Andreu, « Note concernant le parti de la première aérogare de Roissy-en-France », décembre 1971, p.2 (Source Archives Aéroports de Paris, bordereau n°303).

³⁷ Lettre de Marcel Roux faisant référence aux analyses de Marcel Lods : « A propos des deux solutions pour Roissy », Paris, 13 janvier 1972 (Source Archives Aéroports de Paris, Boîte 16, bordereau n°1988072) et lettre de Marcel Lods à André Decelle, Président du Conseil d'Administration, Paris, le 12 janvier 1972 (Source Archives Aéroports de Paris, boîte 16, bordereau n°1988072).

Lods semble être plus au cœur du sujet, lui qui approuve la distinction faite entre le monumental « évocateur » et le monumental « fonctionnel ». Il salue les monuments d'aujourd'hui : gares, ports, aéroports, stades, etc... et la qualité remarquable de la construction. Bémol ou sujet de taille qu'il porte à la discussion toutefois : la question de l'adaptation du bâtiment « à des missions qu'il est impossible de préciser à l'avance. » Renvoyant à l'architecte son propre propos selon lequel « l'aérogare n°1 est « de volonté délibérée un ouvrage inextensible », il répond : « Fort bien, mais je pense que cela ne veut pas dire 'non modifiable'. » Et il ajoute, presque de façon prémonitoire : « Le seul point en question est la probabilité plus ou moins grande d'un événement obligeant à changer quelque chose [...] Il est difficile de « chiffrer » cette probabilité [...] » avant de conclure : « C'est une très belle réalisation. »

Cette dimension de l'événement, inédit et soudain, à la fois perturbateur et façonneur de l'architecture, Andreu y souscrit pleinement. Elle conforte le parti sobre de l'architecture de Roissy 1, des structures aux matériaux, des couleurs (dont la gamme sera sobre, additionnée de 3 couleurs vives) aux voix des hôtes. Car c'est, précise Andreu, « la vocation de cette aérogare, d'être pleine de monde et que cela circule dans tous les sens. La couleur tout comme le mouvement doivent donc venir des occupants, pas du bâtiment³⁸. »

Dans une conférence qu'il donnera quelques années après l'ouverture de Roissy 1 devant l'Académie d'Architecture, l'architecte reviendra sur la notion de monument avec laquelle, à propos des aéroports et de sa propre production, il ne semble pas être familier. Evoquant à nouveau avec admiration les aérogares de Saarinen qui l'ont beaucoup inspiré, TWA à New York et Dulles à Washington, il préférera à leur sujet parler d' « événements spatiaux » :

« Je préfère ici ce terme à celui de monument qui prête à trop de discussions – des événements spatiaux fonctionnellement clairs et logiques, parfaitement cohérents avec le caractère public du bâtiment et avec les caractéristiques psychologiques du passager. Elles expriment sans outrage et sans démesure une foi confiante dans les qualités de la technique : c'est peut-être en cela qu'elles sont datées !³⁹ »

Inspirées par la puissance narrative dont fait preuve Roissy et que les récits journalistiques des séjours dans l'aérogare ont déjà soulignée, la fiction et le cinéma vont rapidement s'emparer de l'ouvrage pour y fixer la scène de leurs narrations. Le succès populaire que va rencontrer Roissy 1 dès son ouverture, sera ainsi redoublé par l'abondance des romans, films et scènes médiatiques qui ajouteront de nouvelles images au panthéon de l'imaginaire narratif des aéroports. Celles des scènes de départ saisies dans la transparence des tubes ascendants du puits de lumière central, celles des grands panneaux ovales à palette qui font défiler les destinations du monde, celles des mouvements d'attraction et de répulsion que le bâtiment enclenche comme une supermachine circulatoire. Récit d'anticipation publié en 1976 par Robert Merle, *Madrapour* sera l'une des premières fictions à mettre en scène Roissy 1. Huis-clos intimiste, le roman s'ouvre sur une description de l'enceinte de l'aérogare :

« L'aérogare qui, je suppose, a été construite à des fins fonctionnelles, paraît en même temps calculée pour vous donner le sentiment de l'infini. Etant ronde, elle n' a ni commencement ni fin et comporte en son centre

³⁸ « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 13 février 1974, *op.cit.*

³⁹ Paul Andreu, « Les Grands Aéroports – Prévisions et réalisations », *op.cit.*, p.31.

un vide, lui aussi circulaire. Dans ce vide, ascensionnent jusqu'à l'étage supérieur des tunnels vitrés dont le sol est un tapis roulant. Je vois qu'on désigne sous le nom de « satellites » ces boyaux lumineux qui paraissent avoir été conçus pour digérer les voyageurs⁴⁰. »

Cette intronisation dans le monde de la fiction souligne le caractère profondément dystopique de la machine Roissy 1. Car en ne cachant rien de ses entrailles, ni de sa mécanique, l'ouvrage montre dès lors son extrême fragilité, celle d'une mécanisation qui s'appuie aux dires de certains, sur « un matériel inconnu et sophistiqué [...] Une panne de ce dernier système aurait des conséquences catastrophiques⁴¹. »

Citer *Le Concorde*, film

Succès et revirements, usages et usures

Contemporain du futur Centre Georges Pompidou dont l'étrange structure métallique s'édifie alors sur le plateau Beaubourg, Roissy 1 ouvre au moment où la modernité entre en crise. Les deux ouvrages ont en commun de se mesurer à la ville héritée, en s'y intégrant et en la transcendant. « Nous sommes des conservateurs de civilisation. La difficulté est d'être en même temps des créateurs. » C'est en ces termes que Georges Pompidou avait répondu au journal *Le Monde* qui l'interrogeait en octobre 1972 sur sa conception de l'architecture. Il ajoutait : « Le problème dans un projet de ce genre [il parlait de Beaubourg], c'est de le réaliser bien sûr, mais c'est surtout et ensuite qu'il vive [...]. »⁴²

Pour les politiques urbaines, le milieu des années 70 marque un tournant important dans l'action politique de l'Etat. Le retournement avait déjà été anticipé avec la circulaire Guichard de 1973 qui mettait fin à la construction des grands ensembles, puis le revirement de l'opinion publique contre la rénovation et toutes pratiques d'urbanisation jugées par trop intensives et sources de violences sociales. La campagne présidentielle de 1974 et l'élection de Valéry Giscard d'Estaing, vont mettre sur le devant de la scène les préoccupations de cadre de vie et d'environnement. Giscard ne manque pas de capter le puissant courant d'opinion qui s'oppose à un urbanisme qualifié d'« inhumain », ainsi qu'au « gigantisme » et à la « rénovation sauvage »⁴³. Le report des voix obtenues par l'écologiste René Dumont qui s'est présenté au premier tour, constituera un enjeu important entre les deux candidats au second tour.

Signe tangible, peu après son élection, Giscard interrompt en juillet 1974 le projet de l'aérotrain, train « à coussin d'air sans contact donc sans frottement, tout le miracle tient là⁴⁴ », qui devait relier à une vitesse de 200 km/h des pôles importants de la région parisienne, voire des métropoles entre elles. Une liaison Orly-Roissy de 56 km de long - vite abandonnée par les pouvoirs publics⁴⁵ - avait d'ailleurs été mise à l'étude, financée en partie

⁴⁰ Robert Merle, *Madrapour*, Paris, Seuil, 1976, pp.7-8

⁴¹ « Roissy Charles de Gaulle, Anatomie d'un aéroport tout neuf », *France Soir*, 13 février 1974. *France Soir*, 13 février 1974.

⁴² TITRE, *Le Monde*, 17 octobre 1972. Lire aussi de Jean-François Blassel et Bernard Vaudeville, AMC, décembre 1999.

⁴³ Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports, XIXè-XXè siècles, Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*. Paris, Éditions Recherches/AHICF, 2002, p.245 et Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet, Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou - L'aménagement de la région capitale au cours des années 1960-1970*, Somogy Editions d'art, 2011, p.85.

⁴⁴ Référence

⁴⁵ Le 29 juillet 1971, en raison du lourd endettement d'ADP qui ne lui aurait pas permis de financer un nouveau projet.

par Aéroport de Paris qui avait investi un million de francs dans les études de faisabilité du projet réalisées par la société Bertin. Ce coup d'arrêt au projet est également pour Giscard, le moyen de se démarquer de son opposant au premier tour, Jacques Chaban-Delmas qui avait défendu les projets bâtisseurs de la France pompidolienne⁴⁶. A partir de cette date, le déficit de liaisons terrestres en transport en commun avec l'aéroport de Roissy constituera un motif d'insatisfaction récurrent pour tous ceux que préoccupe la place de la plateforme dans la métropole parisienne, les récriminations ciblant bien plus les pouvoirs publics indécis, que l'autorité aéroportuaire⁴⁷.

La poursuite de l'augmentation du trafic aidant, Roissy 1 va quant à elle rencontrer un succès de fréquentation, d'autant plus fulgurant que le transport aérien rentre dans une ère de la massification. Mais le succès a ses revers aussi et de même que le boulevard périphérique, victime de son succès va se rendre peu amène aux yeux des parisiens - au point que la maquette du projet de superpériphérique sera brûlée par des étudiants en architecture⁴⁸ -, le trafic de plus en plus dense de Roissy 1, glissant dans la transition moderne du flux individualisé au flot massifié, de l'élite voyageuse au passager banal, de l'ouvrage « d'exception » à la gare « exploitée », du monde optimiste au monde réaliste, va défier l'intégrité du bâtiment, faisant progressivement et par à coups, basculer l'équilibre délicat entre l'architecture et l'usage, celui-ci accentuant son usure.

Pour comprendre les retournements qui affecteront durablement l'image de Roissy 1, il faudrait étudier scrupuleusement les 25 ans qui séparent son inauguration flamboyante et applaudie en 1974, de la fin du XXème siècle. Nous n'en avons malheureusement pas la place ici. Toutefois, l'observation du moment 2000 que Roissy 1 avait fixé comme cap du futur, offre un prisme révélateur des transformations dont ont été l'objet l'usage et la représentation de l'aéroport contemporain. A cette date, les services en charge de la commercialisation des Aéroports de Paris, émettent, face aux architectes et ingénieurs médusés, l'idée de détruire le bâtiment, arguant qu'il serait moins onéreux de construire une nouvelle aérogare répondant à l'optimum de l'an 2000, plutôt que de réhabiliter un bâtiment qu'ils jugent obsolète en tous points. La chose ne se fera pas (grâce à l'exposé d'arguments économiques et à la clairvoyance des directeurs Dimitri Georgandélis et d'Emmanuel Duret). La résistance de l'ouvrage aux velléités de le faire disparaître comme un objet de consommation, triomphera en même temps qu'elle révélera la fragilité dont souffrent les ouvrages et les paysages de la technologie contemporaine, soumis à des usages répétés et des mutations accélérées.

La première raison de l'usure du bâtiment est liée à son « exploitation » quotidienne et répétée. Elle n'est pas spécifique à Roissy 1 mais touche plus durement le bâtiment parce que d'une part, il est l'une des pièces maîtresses d'une grande plateforme européenne qui ne cesse de croître de manière exponentielle et d'autre part, il opère à un moment de basculement du transport aérien, acte d'exception mué en modalité banale. La transition vers la massification va intensifier les processus de traitement des flux, le symptôme aigu de cette fonctionnalisation croissante du bâtiment se traduisant dans l'heure de pointe de plus

⁴⁶ *Le grand dessein ...*, p145, *op.cit.*

⁴⁷ *Le Monde* du 8 mars 1974 annonce toutefois pour 1976 la réalisation du projet de liaison Gare du Nord-Roissy en 20 minutes.

⁴⁸ Jean-Louis Cohen et André Lortie, *Des fortifs au périph*, Paris, Editions de l'Arsenal, 1992, P.

en plus dense (2700 passagers en l'an 2000) qui déterminera désormais la performance programmatique du bâtiment. A l'origine conçue pour accueillir 6 à 9 millions de passagers par an, Roissy 1 voit donc son trafic augmenter bien au-delà de ces limites. 25 ans après son ouverture, près de 60 compagnies y opèrent, accueillant près de 13 millions de passagers par an. L'ère des hubs advenue dans les années 90 avec l'ouverture à la concurrence et la libéralisation du transport aérien, a amplifié le phénomène de pointe et cristallise cet état chronique et fébrile d'un passager traîné d'enclos en enclos comme un mouton. Pourtant, l'ouvrage n'a pas été conçu pour parquer mais pour circuler et ces entraves au mouvement que provoque paradoxalement l'accès du plus grand nombre à l'hypervitesse, constituent une première raison du décalage observé entre l'usage réel et la nature propre du bâtiment.

Le deuxième motif qui perturbe l'équilibre du bâtiment résulte du double mouvement de contrôle qui s'opère progressivement sur le territoire de l'aéroport du fait de la marchandisation croissante et de la surveillance accrue de son espace public. Le symbole le plus marquant en est l'utilisation du puits de lumière icarien, manipulé sauvagement comme écrin de publicité (pour un parfum ou une voiture), envahi des artifices les plus aberrants d'une Fun City (de la plante artificielle au père Noël gonflable). Ce processus de privatisation de l'espace public, issu d'une part du souhait renforcé des autorités aéroportuaires de rentabiliser un espace qui rend chaque jour captifs des dizaines de milliers de consommateurs potentiels, et d'autre part de la chape sécuritaire de plus en plus lourde qui va s'abattre sur les lieux les plus convoités du terrorisme, va peu à peu porter atteinte à l'intégrité du bâtiment et à la dimension publique de son espace. En exacerbant la logique du parage des individus qu'avait déjà enclenchée l'exploitation de plus en plus intensive des aéroports, il transforme l'expérience de l'aéroport, produisant des formes d'aliénation du passager, à la fois consommateur potentiel et terroriste virtuel, citoyen docile et client difficile.

Il n'est dès lors pas surprenant de voir surgir à l'orée des années 90, toute une littérature prenant appui sur l'aéroport comme lieu de l'exacerbation des apories urbaines et sociétales, et ce de plusieurs points de vue : ethnographique, sociologique, architectural. C'est Marc Augé qui aura le plus grand succès avec son opuscule *Non-lieux* dans lequel il décrit et dénonce l'érosion des différences et du génie du lieu, à l'œuvre dans les espaces de l'hypermodernité marqués de plus en plus par la marchandisation, l'artificialisation et la surveillance accrues⁴⁹. La naissance du « non-lieu » aéroportuaire et de son pendant « la ville générique⁵⁰ » par Rem Koolhaas, signe l'émergence d'une nouvelle strate de représentations qui s'ajoute à celles qu'éprouvaient déjà les passagers confrontés à une expérience toujours plus confuse et entravée de l'aéroport. Au tournant de l'an 2000, la sortie de plusieurs films qui figurent l'aéroport comme unique unité de lieu, tels que *Tombés du ciel* dont l'intrigue se déroule à Roissy 1, *Terminal* (qui relate une histoire réelle vécue à Roissy 1, mais prend place dans le terminal TWA de JFK), ou *Stand By*, tourné à Orly, montre combien l'aéroport, lieu plein et entier de l'autosuffisance urbaine et en même temps lieu aliénant de l'introversión la plus totale, fascine les auteurs de fiction⁵¹. S'ils s'ouvraient et s'achevaient dans l'espace de l'aéroport (réel ou reconstitué), *Playtime* (1967) et *La Jetée* (1962), contemporains de la découverte d'Orly, s'en échappaient au cours du film.

⁴⁹ Marc Augé, *Non lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, 1992.

⁵⁰ Rem Koolhaas, « La ville générique » [1994], in *Mutations*, Actar, 2000.

⁵¹ *Tombés du ciel* ; *The Terminal* ; *Stand By*.

Sans doute la réaction vive des services commerciaux 'sus à la destruction', procède-t-elle aussi de l'accélération du développement de Roissy et en tout premier lieu de la formidable progression de Roissy 2, dont les nouvelles réalisations ne cesseront de s'égrener de 1981 à 200 ?, année de la dernière ouverture du satellite 4 qui vient clore la gigantesque mégastructure aéroportuaire. Explorant un autre modèle qui anticipe les crises et les incertitudes à venir, la réflexion sur la deuxième aérogare s'est engagée dès 1969, bien avant que ne débute le chantier de Roissy 1. Ce dépassement du bâtiment encore en gestation par son successeur à peine plus jeune, constitue une marque symptomatique de ce que Reyner Banham qualifiait d'obsolescence chronique, et ajoute encore une nouvelle perspective, s'entremêlant dans l'écheveau complexe de nos représentations de l'aéroport. Comment penser l'ouvrage réel lorsqu'il doit se confronter à son dépassement réalisé ? Comment imaginer l'ouvrage comme patrimoine alors que sa fonction et sa nature ne cessent d'être pensées en rapport avec le futur ? Comment permettre l'appropriation d'un bâtiment comme patrimoine, lorsque le temps ne lui est aucunement accordé pour d'autres expressions que celles liées à sa propre utilité fonctionnelle ?

L'assimilation de Roissy 1

Si le bâtiment s'est vu affublé de surnoms multiples (celui de camembert, donné par les exploitants lors de son ouverture est à comprendre de manière affectueuse, car il tente de domestiquer la machine qui leur était confiée, en dépassant sa grandeur monumentale avec le nom d'un des plus célèbres fromages français), l'une de ses réussites a été de ne jamais laisser prise à aucune nostalgie, sentiment qui semble parfois habiter Orly Sud dont le cinquantenaire a donné lieu à de multiples rétrospectives. Ouvrage silencieux, Roissy n'en continue pas moins de susciter des critiques vives, qui sont indissociables d'une certaine fascination pour le bâtiment. Le bâtiment n'est semble-t-il toujours pas assimilé, ce qui dans une perspective positive, montre combien sa résistance à la banalisation demeure exceptionnelle, dépassant la simple appartenance aux années 70.

La reprise de Roissy 1, 25 ans après sa création et alors que les données de l'aéroport moderne ont considérablement évolué, va révéler ses capacités d'adaptation à l'ère des hubs du transport massifié, tout en explorant les possibilités de transformation d'un patrimoine du futur, conçu dans une pensée de l'optimisme technologique, et soumis à une obsolescence chronique. Cette intervention s'inscrit dans un mouvement plus large de rénovation des aéroports. A Paris, il a été initié par la rénovation d'Orly Sud, suivie ensuite par celle de Roissy 1, et à laquelle succéderont les travaux de reprise des premières aérogares de Roissy 2. Ailleurs, c'est à New York, que l'on assiste à des débats enflammés concernant le futur des aérogares de l'aéroport Kennedy. La *Terminal City* a peu à peu disparu, ruine d'une ville déchue de 50 ans d'âge, strate imaginaire d'un nouvel aéroport conçu à l'ère du mégaterminal. Derniers vestiges du passé, le terminal PANAM a été détruit il y a quelques mois, et celui de la TWA, icône architecturale, a survécu aux menaces régulières de destruction, sauvé in extremis par des associations volontaires de protection du patrimoine moderne, à l'existence encore fragile du fait de son utilisation peu active⁵².

⁵² Voir articles de Roseau (TWA) et Thomas Leslie (PANAM)

L'architecture aéroportuaire des années 30, de LaGuardia à Specke, de Tempelhof au Bourget, connaît quant à elle un regain d'intérêt et un investissement plus ou moins marqué des autorités pour une renaissance patrimoniale⁵³. Le tournant 2000 consacre ainsi doublement la figure aéroportuaire dans le débat architectural : comme prototype et comme patrimoine du futur.

C'est dans ce contexte que s'engagent les réflexions sur la reprise de Roissy 1. La question de la signification de la notion de reprise occupera les tout premiers échanges de la collaboration qui se noue entre Paul Andreu et Nathalie Roseau. Car la reprise, ce n'est pas la répétition, loin de là, mais plutôt la « récréation » de ce qu'ont été les questions de l'ouvrage. Du premier Roissy 1, naîtra un second Roissy 1 qui en même temps qu'il reviendra à l'originel, fera émerger le nouveau. « La création est entière dans la reprise, le même, transformé d'où émerge, inattendu et violent souvent, le nouveau⁵⁴. »

⁵³ Voir *Historic Airports*

⁵⁴ Paul Andreu, *J'ai dessiné beaucoup d'aérogares*, Paris Ed Descartes et Compagnie, 1998, p.115.

LA REPRISE

Dialogue PA/NR

NB, Je n'ai pas vraiment adopté le mode de la correspondance dont nous avons parlé ; en fait, j'ai plutôt écrit à partir de ce qui me revenait en mémoire de mon expérience de la reprise (sachant que je n'en ai vécu que la conception et le démarrage du chantier). Ceci dit, on peut tout à fait réorganiser, réécrire le texte en fonction de ce que tu voudrais dire, de ce à quoi tu voudrais réagir.

RECONNAISSANCE ET RENAISSANCE

L'entreprise de reprise de Roissy 1 a toujours été d'une grande fragilité, depuis sa décision jusqu'à sa réalisation et maintenant son appropriation. Le terme même attaché au projet avait suscité nombre d'interrogations. Devait on parler de réhabilitation, de rénovation, de renaissance, de reprise ?

La démarche supposait d'abord de reconnaître l'ouvrage comme patrimoine. Or, que signifie la notion de patrimoine pour un bâtiment pensé en rapport avec le futur, celui de la technique, celui de la mobilité, celui de la fonctionnalité ? En France, un nouveau mouvement de protection du patrimoine du XX^e siècle s'engageait au même moment, incluant d'ailleurs Roissy 1 comme l'une des œuvres remarquables à protéger. Toutefois, la notion de patrimoine attachée à un bâtiment dont l'essence était fortement asservie à sa fonction, posait la question de ce que l'on devait préserver, de ce que l'on devait conserver comme immuable et de ce que l'on devait faire évoluer. Nous naviguions ainsi d'une part entre le souci de protéger le bâtiment, sa structure par exemple que les années répétées d'usage avaient agressée, et d'autre part, la préoccupation de laisser vivre l'œuvre, sans qu'une protection par trop définitive ne la bride dans ses possibilités de transformation. Pour l'auteur que tu étais, il y avait dilemme : la protéger, c'eut été d'une certaine façon se séparer de l'œuvre, ne pas le faire, c'était la laisser aux mains d'un destin toujours fragile.

C'est aussi dans cette perspective qui peut paraître à première vue ambivalente, que nous avons entrepris de réfléchir à la reprise de Roissy 1, près de 25 ans après son ouverture et alors que les conditions du trafic aérien et des pratiques du voyage avaient considérablement évolué. Constitution d'alliances puissantes de compagnies aériennes, passage du traitement individualisé du passager au traitement de masse des flux, exigences aiguës de sûreté, pressions sur la marchandisation de l'espace public : en dépit de la finalité première du bâtiment qui était d'anticiper l'ère de la massification à venir, de raccourcir le trajet du passager de la voiture à l'avion, l'augmentation très rapide du trafic et la complexification de sa gestion, imposaient encore un changement de paradigme pour la conception aéroportuaire.

Là aussi, Roissy 1 a dû résister à certaines attaques : celles arguant d'une pseudo logique économique qui voulait que la reprise du bâtiment soit plus onéreuse que sa destruction, ou

celles d'une conversion telle aux « modèles » en cours (programmatives, fonctionnels, architecturaux) que son intégrité en aurait été définitivement atteinte. Ces mêmes arguments ont été avancés dans les cas bien rares encore de rénovation d'aérogares, tels à New York, ceux du terminal TWA (jugé par l'autorité aéroportuaire trop petit, pouvant être à la rigueur dédié à des usages de service) ou de La Guardia. Pourtant, nous bénéficions de l'héritage de la rénovation très réussie d'Orly Sud, qui avait su opérer sa mue vers l'an 2000.

Entreprise fragile donc, comme en témoignent plusieurs moments de crise qui montrent que les choses sont loin d'être acquises lorsqu'il s'agit du rapport de la société à son architecture. 1998 d'abord, à l'aube du projet, lorsque les services commerciaux militaient pour une destruction du bâtiment, brandissant les équations aux millions d'euros. Nous avons dû démontrer combien la rénovation pouvait au contraire renverser l'argument économique, alors que la question de la durabilité n'était que balbutiante à l'époque. Pourtant, elle trouvait là un beau terrain de prédilection. Puis 2002/2003 aux prémices du chantier, dans un climat sonné par les attentats du 11 septembre. Une profonde crise du trafic aérien s'en est suivie, conduisant certains à proposer de renoncer à des projets jugés dispendieux en regard d'un simple « coup de peinture » sur le béton et d'une moquette à poser. Là aussi, aucun argument de nature proprement architecturale ne pouvait être audible dans des cercles qui ne cernaient pas l'importance de la valeur d'une telle construction dans le patrimoine édifié. Seuls ont compté la question de la fonctionnalité et le caractère inaliénable de la relation entre les différents constituants (par exemple l'enregistrement et le traitement des bagages) qui rendaient irréversible le processus engagé avec la signature du marché de refonte du tri des bagages. Au-delà des angoisses qu'ont suscitées ces moments de grande violence vis à vis du bâtiment, ce que révèlent ces deux moments de crise parmi ceux nombreux qu'a connus le projet, ce sont les rapports de force qui s'exprimaient là au grand jour entre des conceptions radicalement différentes, entre les gestionnaires de programmes producteurs de flux (financiers, d'hommes ou de marchandises) et les bâtisseurs d'une matérialité urbaine, qui se devait de résister aux aléas et aux incertitudes désormais avérées d'une mobilité en pleine fluctuation.

La terreur provoquée par Ben Laden et ses acolytes a certainement eu un impact durable sur la fragilité des structures aéroportuaires qui peinent à résister aux injonctions sécuritaires. Et s'agissant de Roissy 1, cette mutation violente associée à celle de la marchandisation intensive des espaces de trafic, a définitivement transformé le rôle dévolu au satellite. Auparavant antichambre du vol, ce petit appendice en suspension, a été ramené de la porte de l'avion vers le corps central, ce glissement opérant un changement dans la perception de son programme : sûreté et séparation des flux, attente à l'embarquement et intensification voulue de son activité commerciale. La structure même des satellites de petite taille, destinés à favoriser avant tout l'attente ouverte sur les pistes au plus près de l'avion, permettait difficilement l'accomplissement total de ce dessein, ce qui conduisit à maintenir un statu quo sur leur situation.

Ces moments de crise en étaient des révélateurs de ce que à quoi nous allions nous confronter de plein fouet : l'obsolescence qui n'était que peu explicite lors de la conception même de l'ouvrage même si elle était déjà latente. Car déjà des signes s'étaient manifestés. Le premier choc pétrolier survint avant l'ouverture de l'aérogare. Quelques années après, Paul Andreu clarifiait cette question de l'impermanence qui affecterait les bâtiments : ce qui

était au contact de l'avion ne changerait pas beaucoup, disait-il, tandis que ce qui était au sol allait considérablement changer⁵⁵.

Et en effet, si Roissy 1 est l'une des seules aérogares qui fut capable d'anticiper l'accueil des Airbus A380 - car la disposition des pistes et taxiways autorisait le passage de l'envergure de l'avion et son accostage aux satellites -, en revanche, les données du trafic et les modalités de son traitement au sol allaient profondément changer les conditions de son accueil dans l'enceinte des aérogares, et ce processus déjà à l'œuvre dans les années 70 n'allait que s'amplifier. Cette conscience de l'obsolescence permanente, qui fait qu'un ouvrage, conçu en référence au futur de l'an 2000, réalise un futur différent de celui qui est imaginé, et se confronte à un futur encore différent du présent qu'il accomplit, je l'avais déjà vécue, lors de l'ouverture de l'aérogare 2F. Je venais de vivre ce moment très particulier, à la fois formidable et difficile d'un chantier passionnant, où le bâtiment en voie d'édification s'offrait chaque jour aux équipes de réalisation, et d'une 'livraison', où le bâtiment devient appropriable par tous, avec les biais et risques d'une déformation de son sens et d'une incompréhension de sa valeur. Alors que 2F flambant neuf faisait ses premiers pas dans le monde public, soumis aux exigences répétées des exploitants, Roissy 1 montrait son visage grîmé, fruit de 25 ans d'usages et d'usures répétées. L'angoisse nous prenait souvent lors de notre travail, que la reprise pourrait s'apparenter à un rajeunissement bien éphémère, et que le naturel reviendrait au galop. En même temps, cette double prise de conscience, d'une obsolescence chronique de l'aéroport et d'un processus inévitable qui ferait que le bâtiment échapperait inéluctablement à nos mains, nous guida dans la conception, conscient que les ingrédients même du projet de reprise devaient considérer ce fait incontournable.

Considérer Roissy 1 comme patrimoine signifiait dès lors l'entendre comme héritage et objet matériel, et ce faisant le replacer sous les doubles auspices de ce qui avait présidé à sa construction : l'utilité et l'intégrité. D'une certaine façon, et sans en prononcer le nom, nous réfléchissions à la durabilité d'un ouvrage, réflexion d'autant plus passionnante que l'aéroport présente ce double paradoxe d'être l'un des plus immobiles qui soit tout en étant l'expression de la vie la plus mobile qui soit, l'un des plus pérennes (y compris en termes de symbolique), tout en étant la manifestation la plus exacerbée d'une obsolescence accélérée.

C'est donc dans cette double démarche préalable que s'est engagé un processus conjoint de reconnaissance et de renaissance du bâtiment. En travaillant, en dessinant, en réalisant, nous avons dès lors en tête sans cesse le sentiment de l'utile et de l'intègre, que nous ferions cette réhabilitation en conservant sa nature essentielle et en faisant en sorte que le bâtiment serve à nouveau sa mission. Les deux ambitions étaient d'autant plus intrinsèquement liées qu'elles renouaient avec la conception originelle de Roissy.

REVENIR A L'ARCHITECTURE

L'utile et l'intègre : ce couple a une grande résonance dans Roissy 1, tant l'indissociabilité des échelles et des espaces est tenue. Comme le disait Fillacier, « la composition résultante...

⁵⁵ Conférence PA, 1978.

est l'image de l'unicité. Unité de volume, de matériau, composition radiale, rythmée, répétitive ; en elle tout tend vers UN⁵⁶. »

Dès lors, l'un des leitmotifs du projet a consisté à vouloir revenir aux origines de Roissy 1, comme une métaphore d'un retour aux sources transposée de l'espace au temps. Et pour cela, il fallait d'abord débarrasser en pensée, en dessin et en plan, puis en réalisation, le bâtiment de tous les oripeaux dont il avait été chargé pendant les 25 ans qui avaient suivi son inauguration. Ce processus de soustraction comme démarche d'allègement, a constitué un premier travail de retour à la vérité du bâtiment, à son dépouillement originel.

Une fois le bâtiment dévêtu, nous allions retrouver sa géométrie, celle des piliers verticaux, parallélépipèdes de béton travaillé, gaines remplies des réseaux d'irrigation de l'ouvrage, celle des plafonds obliques et ajourés qui marquent le mouvement des passagers, celles des façades de verre, à l'intérieur évasées vers le haut, à l'extérieur droites et élancées, qui soulignaient la matérialité du béton, celles des sols immaculés cernant de leurs joints noirs les éléments de la structure qui les traversent, redessinant les figures élémentaires – triangles, rectangles, trapèzes -, à partir desquelles s'était construite la figure circulaire de Roissy 1. Nous étions fascinés et en même temps prisonniers de cette géométrie qui constituait la force autonome du bâtiment, sa raison d'être et sa fonction. Prisonniers et en même temps protégés par l'immutabilité de cette structure une et indivisible dont la capacité de résistance aux aléas de l'usure s'était avérée remarquable, en dépit de toutes les agressions qu'avait subies l'ouvrage.

Travailler sur le dépouillement de l'ouvrage, c'était revenir à l'ouvrage originel mais c'était aussi revenir aux règles initiales du projet de l'ouvrage qui avaient permis de tenir le parti de la sobriété. C'était donc réapprendre le vocabulaire et la grammaire de Roissy 1. Et travailler avec son géniteur nous impressionnait autant que cela nous rassurait. Car nous n'affrontions pas seuls le monolithe et en même temps la pertinence de notre intervention sur l'ouvrage serait sans cesse pesée dans un dialogue avec son auteur.

Il fallait aussi composer avec un programme, un triple programme : celui qui préexistait, avec ses acquis, ses us et coutumes, celui exigé par les injonctions présentes, et celui fantasmé par celles hypothétiques du futur. L'écrin de matérialité de Roissy 1 serait donc celui qui épouserait les exigences, fluctuantes et structurelles, du moment et du futur. En même temps, il modèlerait ces mêmes exigences à la forme de son architecture.

Dans cette nouvelle programmation de Roissy 1, nous allions nous confronter à la question de la complétude et de l'achèvement. Elle était inscrite dans les gènes de Roissy 1. Le bâtiment devait laisser la place au public, mais aussi au temps et à ce qui allait advenir. Nous étions tous convaincus que l'aérogare était saturée, de trafics, de bureaux, de commerces, de flux, mais nous comprenions aussi que la reprise de Roissy 1 devait continuer d'abriter ce programme abondant tout en offrant une aérogare fluide, transparente, aérée. Tout cela dans un ouvrage dont le caractère clos et non extensible était avéré.

En profondeur et en hauteur : c'est dans cette direction verticale de l'extension et du sol qu'ont été trouvées les possibilités d'augmenter la surface de l'aérogare et de desserrer ses

⁵⁶ Ref Fillacier.

espaces publics. C'est d'abord la toiture qui a fait l'objet d'une refonte permettant d'augmenter et de rationaliser ses surfaces, mais aussi de clore ce bâtiment par une façade aérienne. Le disque inachevé trouvait là son toit. C'est ensuite le boutiqueur qui a fait l'objet d'une double ouverture vers la couronne du départ et vers les accès terrestres qui permettaient à Roissy 1 d'être mis en relation avec Roissy par un système en site propre.

S'agissait-il de compléter, d'achever ou de finaliser ? Ces interventions ont permis de rebattre les cartes, en desserrant les étages trafic, en dédiant des parties entières d'étages à des fonctions qui auparavant avaient été reléguées de ci de là et s'étaient réinvitées au hasard des espaces libres, en consacrant architecturalement des fonctions qui n'étaient que secondaires autrefois alors qu'elles devenaient principales.

Réhabiliter, c'était aussi retrouver la logique qui avait gouverné la fonction du bâtiment en même temps qu'il fallait recréer une nouvelle modalité de fonctionnement appropriée à la mobilité aérienne contemporaine. Le projet a d'abord consisté à modifier la configuration spatiale des banques d'enregistrement. Les espaces d'attente devant les banques étaient insuffisants, les passagers se dirigeant vers le centre croisaient les groupes attendant devant les banques. Une confusion régnait. Les compagnies souhaitaient également disposer de fronts de 20 à 30 banques visibles dans leur ensemble. Cette première donnée fonctionnelle a guidé nos recherches. Elle rejoignait le souhait de retrouver l'ampleur des véritables volumes de la gare.

Nous avons alors disposé les banques en couronne circulaire appuyées sur les piliers intérieurs en béton, des passages s'ouvrant sur la couronne intérieure comme des failles, les espaces d'attente devenant des couronnes ouvertes. Dédié auparavant à un espace commercial, le niveau Boutiqueur, situé au-dessous du niveau départ, au niveau du sol de la fontaine et du vide central, s'est alors ouvert à la fonction du trafic. C'était également le futur lieu de l'arrivée du système en site propre qui reliera entre autres Roissy 2, la gare RER et Roissy 1. Cette nouvelle donnée nous a conduits à envisager l'aménagement d'une zone d'enregistrement à cet endroit. Ce souhait d'ouvrir le plus possible les espaces devait se révéler également dans les communications visuelles entre les deux niveaux : escalators, escaliers, ascenseurs, vides, appels de lumière, allaient réconcilier les deux niveaux dans un même ensemble.

La séquence du départ a été retravaillée en renouant avec son enchaînement d'émotions et de lieux successifs. D'abord, la découverte de la forme monolithique du bâtiment. On entre dans le bâtiment après avoir perçu l'ensemble de la structure, non seulement celle du corps central mais aussi celle plus urbaine des satellites. La reprise commençait dès cette entrée, car elle inaugurerait le moment crucial de l'envol. Le départ, c'était ensuite l'entrée dans les espaces intérieurs de l'ouvrage, en franchissant progressivement une série de limites circulaires : la rocade qui contourne le volume puis le seuil de la gare matérialisé par les gaines extérieures et les portes d'accès, enfin les groupes rayonnants des banques d'enregistrement, premier lieu d'arrêt pour le passager. Après les banques, c'est là que le voyage commence réellement. Le passager pénètre dans un nouvel espace ouvert, autour du vide central transparent d'où partent les trois tubes vers le niveau supérieur.

A l'arrivée, c'est encore le franchissement successif des limites invisibles de la figure circulaire de Roissy 1 qui devait progressivement ramener le passager vers la ville. La prise des bagages, les postes de contrôle douanier, le hall arrivée, les portes puis la route. Dès lors, la limite qui séparait la salle de livraison des bagages du hall arrivée, devait s'effacer presque complètement. Matérialisée par une paroi de verre, elle devait redonner une lecture intègre de l'espace et du volume en même temps qu'elle définissait le passage de l'avion à la ville.

Maintenir l'ambition du dépouillement tout en recomposant avec un programme qui en demandait nécessairement plus, c'était affronter la question de la nature des volumes et de leur intégration en travaillant sur leur ouverture et leur perméabilité, mais c'était aussi se confronter à la question des matériaux, de leurs enveloppes et de leurs peaux également. Roissy 1 exprimait sa force par la massivité de ses piliers de béton, sa profondeur horizontale, ses nuances de gris. Pour affirmer la massivité de la structure, il fallait redonner ses lettres de noblesse aux matériaux d'origine : béton, flocage, galères, aluminium, ethernit... Mais pour donner à voir l'ampleur des volumes, l'ouverture des espaces, il fallait travailler sur les transparences et affirmer des matériaux nouveaux aux textures autant visuelles que tactiles dans une pureté immaculée qui devait s'accorder avec ceux préexistants. Le verre et le corian en seraient.

LE SENS DES MOTS D'ALORS

Cette quête de l'allègement s'est réalisée en s'inscrivant dans les règles propres à la genèse (le retour à la géométrie et au vocabulaire de Roissy 1), mais aussi en les sublimant, car comme tu le disais souvent, on peut désormais faire ce que l'on ne pouvait faire à l'époque. Ce respect dans la transcendance s'est traduit dans cette démarche quasi ascétique de ne garder que la matière brute de Roissy 1 pour ensuite travailler sur l'intégration des programmes à venir dans une démarche d'intégration technique et de mise en transparence.

Le détour par la trajectoire de Roissy 2 et tout le travail que nous avons mené à 2F sur la place du verre dans l'architecture de l'aérogare, nous a conduits à un travail persistant et permanent sur le verre comme matériau constitutif des ajouts et créations que nous apportions à l'architecture de Roissy 1. Façades, signalisation, escaliers, cloisons, tous les éléments verticaux intégrés entre les planchers et les plafonds, allaient se nourrir des avancées et des inventions en matière de produits verriers. Le verre allait devenir marche, garde-corps, façade, cloison, panneau, support de signalisation, en recherchant à chaque fois finesse et robustesse, opacité et clarté, translucidité et transparence. Dans cette investigation du verre comme matériau et comme absence, la démarche de l'architecte japonaise Kazuyo Sejima dont nous découvriions alors le travail en France, nous avait profondément inspirés. Cette idée selon laquelle le verre pouvait à la fois être absence et architecture, nous fascinait et les numéros des revues *Détail* et *Japan Architect* séjourneraient longtemps sur nos tables de travail. De même, le travail de Kengo Kuma sur les plafonds, les rythmes et les ondulations, nous avait profondément inspirés, dans notre quête d'un respect de l'architecture brute qui se concilie avec une intégration des réseaux.

Au travers de cette recherche de la sobriété (que certains ont pu amalgamer avec l'austérité, imposant dès lors et a posteriori l'ajout de couleurs, plantes vertes (artificielles, où est l'idée de nature dans cette absurdité ?), inscriptions et images en tous genres), c'était aussi à la question de l'espace public de l'aéroport que nous nous attelions. Comment l'architecture pouvait-elle sculpter un espace dont la vocation était de favoriser l'expression la plus libre possible des mouvements ? Cette investigation de l'espace public se traduirait dans nos recherches sur les sols de l'aérogare dont la nature, le grain, le dessin, les seuils, devraient cristalliser l'existence d'un espace public de grande étendue, à la fois à l'échelle de l'ouvrage d'art et à celle de ses espaces intérieurs.

A l'origine, ce furent les Emaux de Briare qui furent choisis pour incarner l'essence du sol public qu'allaient fouler les millions de passagers de la nouvelle aérogare. Il s'agissait à l'époque du nec plus ultra qui avait forgé également l'esthétique du métro. Ce matériau possédait les grains et reliefs suffisants pour épouser l'idée d'un espace à la fois extérieur et intérieur. Il était aussi capable de s'adapter à toutes formes de géométrie ; celles du cercle redécoupé en triangles, trapèzes et rectangles ; celles des courbes qui remontent sur les murets, sur les banques d'enregistrement, sur les garde-corps, sur les comptoirs. Au fil des 25 ans qu'ont traversés le bâtiment, le sol a vécu toutefois, en termes d'usages répétés et de réparations, mais aussi en termes de valeur symbolique.

Pour nous, il s'est alors agi de savoir quels sols pouvaient prolonger sans ruiner, l'esprit de Roissy 1 et de son espace public. Diverses pistes ont été explorées : Renouveler les Emaux de Briare, bois vieilli grisé (toujours dans cet esprit de l'espace extérieur), granit à traitement non lisse. C'est cette voie que nous avons explorée en travaillant sur les dimensions des dalles, leur couleur, leur grain, leur traitement... A Carrare puis à Vérone, nous avons pu trouver un granit (portugais) et un traitement (flammé brossé) qui permettait de retrouver cette sensation d'un espace à la fois brut et précieux, extérieur et intérieur et aurait renoué avec la matérialité originelle de l'ouvrage.

Alors que nous avons pu voir le nouveau Roissy 1 révélé par le chantier, quelle déception d'avoir vu quelques temps après, le beau granit reponcé et lissé en brillant clinquant pour le seul confort d'un nettoyage 'facile'. Le dépouillement est une épreuve de Sisyphe. Tous ces efforts n'ont pas été récompensés tant l'exploitant s'est amusé à ruiner en quelques coups de Starbucks de rubans et de plantes vertes, le projet qui était le nôtre.

LA CIRCULARITE DE ROISSY 1
(Conclusion)
EN COURS

Sur le temps qui fait le projet, le temps qui construit le bâtiment (durabilité, stratification, patrimoine, ces termes ont ils une valeur dans l'espace de l'aéroport ? et laquelle ?), le temps de la gestation, le temps de l'usage et de l'usure, le temps de l'obsolescence, le temps des représentations, le temps de la reprise, le temps inachevé.

Roissy 1 a été conçu en même temps que Roissy, comme première pièce maîtresse de l'aéroport. Mais, avant même que les premières pierres du bâtiment ne soient déposées, s'engageait déjà la réflexion sur Roissy 2, préfigurant dès l'origine à la fois la forme achevée de l'aéroport (et le mode de projection, qui allait sans cesse projeter et reprendre ses aérogares, ses structures, ses infrastructures.... De fait, si la réflexion sur Roissy s'est inscrite très tôt dans une pensée de la croissance (celle de Roissy et de ses aérogares ...), celle qui a porté sur Roissy 1 s'est inscrite dans une pensée de la rétroactivité., mais aussi de parenté.

L'achèvement du VAL, système de transport par petits véhicules automatiques, permettant de relier tous les composants fondamentaux de l'aéroport, renouait également avec les projets envisagés dès la genèse de Roissy, élaborés, avortés, à l'instar de Aramis, dont Bruno Latour a raconté les espoirs et les déboires dans *Aramis ou l'amour des techniques*, et dont l'entreprise ADP, alors intéressée, avait cofinancé les études. De même, le projet d'aérotrain, qui avait lui donné lieu à un prototype, ruine futuriste abandonnée dans la Beauce orléanaise, répondait à la lancinante question de la desserte rapide des aéroports, entre eux, ou avec les sites les plus en vue de la métropole. CDG Express ou le Grand Paris Express renouent avec cet idéal fantasmé d'une liaison directe avec les pouvoirs métropolitains en forme de saute-mouton au-dessus de territoires délaissés. Ici, l'on voit combien les projets abandonnés en génèrent d'autres ou se réactivent sous d'autres formes. La règle est aussi valable pour Roissy 1, dont les mots d'alors qui n'avaient pu être réalisés, sont toujours présents, et, réactivés, ont pu opérer dans la deuxième vie de Roissy.

Surtout, en retravaillant sur Roissy 1, alors que Roissy 2 s'achevait, on revenait sur ce qui précédait, s'interrogeant sur la façon dont l'ouvrage initial de Roissy, comme une sorte de « cristal définitif » (p.119 Pa), contenait en puissance tous les développements ultérieurs, comme une sorte de « cristal définitif » et en même temps pouvait activer dans son enceinte ce que Roissy 2, « cette plante qui croît par phase » (p.119 Pa) avait projeté. Nouvelle dimension de la « circularité » de Roissy qui s'observait dès l'ouverture de l'aérogare, à en lire les propos de Paul Andreu qui disait (AA156, p.23) : « D'une manière générale, la conception de l'aérogare reprend les principes appliqués à l'étude de l'ensemble des bâtiments sous deux aspects : c'est d'abord un bâtiment comme les autres, mais c'est aussi un résumé et la répétition de tout l'aéroport qui l'entoure. »